

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

QUELQUES ASPECTS ACTUELS
DE
L'IMPÉRIALISME ÉCONOMIQUE
ANGLO-SAXON

MARINE MARCHANDE — HOUILLE — PÉTROLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mercredi 13 juin 1923, à 2 h.

PAR

Jean AUDEMAR

Diplômé de l'École des Sciences Politiques

Président : M. PERREAU, Professeur
Suffragants { *MM. FERNAND FAURE, Professeur*
NOGARO, Professeur

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1923

THÈSE
DE DOCTORAT

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

QUELQUES ASPECTS ACTUELS
DE
L'IMPÉRIALISME ÉCONOMIQUE
ANGLO-SAXON

MARINE MARCHANDE — HOUILLE — PÉTROLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mercredi 13 juin 1923, à 2 h.

PAR

Jean AUDEMAR

Diplômé de l'École des Sciences Politiques

Président : M. PERREAU, Professeur

Suffragants { *MM. FERNAND FAURE, Professeur*
NOGARO, Professeur

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, 15

1923

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



QUELQUES ASPECTS ACTUELS

DE

L'IMPÉRIALISME ÉCONOMIQUE ANGLO-SAXON

MARINE MARCHANDE — HOUILLE — PÉTROLE

INTRODUCTION

« Pacata posse omnia mente tueri ».

LUCRÈCE

« La vie, selon Nietzsche, est, essentiellement, l'aspiration à un surplus de puissance ; cette volonté demeure ce qu'il y a de plus intime et de plus profond... Ce que veut l'homme, ce que veut la plus petite parcelle d'organisme vivant, c'est une augmentation de puissance. »

La lutte pour l'existence, pour le pouvoir, pour la prépondérance enfin, paraît être, en effet, la loi profonde à laquelle obéit, instinctivement, la vie.

Or, qu'est-ce que l'Impérialisme, sinon une politique d'expansion, d'annexions, ouvertement violente ou d'apparence pacifique et tendant, précisément, à l'exercice d'une domination de plus en plus étendue ? Ce noble vocable n'exprime pas autre chose qu'une nécessité primitive et essentielle de notre nature. Sa nouveauté dissimule mal un besoin de toujours : l'existence dans tout organisme vigoureux d'une irrésistible volonté d'expansion.

« Être, c'est lutter », a écrit M. le Dantec ; « vivre c'est

vaincre », ou bien encore, « La vie est une lutte. La guerre est la fonction la plus naturelle de l'être vivant » et pour William James, « L'évolution ancestrale a fait de nous des guerriers en puissance ».

Les instincts de conquête des peuples impérialistes, c'est-à-dire des nations fortes, se sont inlassablement affrontés au cours des siècles s'exaltant tour à tour dans la victoire ou bien s'abolissant sous les ruines.

L'Impérialisme Anglais emplit de troubles notre moyen âge. La fin du ^{xv}^e siècle et le ^{xvi}^e siècle virent le triomphe des impérialismes Espagnol et Portugais : c'est en 1493 que, par la Bulle inter coetera, le pape Alexandre VI partageait le monde en deux parties, dont l'une, composée de l'Afrique et de l'Asie, fut attribuée aux Portugais, et dont l'autre, faite d'un lambeau de Pacifique et du nouveau monde, devint l'apanage de l'Espagne.

Le ^{xvii}^e et le ^{xviii}^e siècles marquèrent, eux, l'apogée de l'Impérialisme Français ; le début du ^{xix}^e siècle, celui de l'Impérialisme Anglais régnant sur les mers et sur un immense empire colonial, et sa seconde moitié, l'épanouissement de l'Impérialisme Allemand, en lutte ouvert après les triomphes militaires sur le Danemark, sur l'Autriche et sur nous-mêmes, contre les peuples anglo-saxons.

Il semble donc également inopérant de vitupérer l'impérialisme d'un peuple ou l'impérialisme du chêne privant du soleil et des sucres indispensables à la vie, l'arbuste s'étiolant, chétif, parmi ses puissantes racines.

Ceci posé, nous croyons vrai de dire que l'impérialisme est beaucoup moins la mise en action d'une certaine doctrine politique par un Gouvernement fort, que la manifestation brutale de la force d'expansion incessamment accumulée au sein d'un peuple plein de vitalité.

« L'Empire britannique, selon Wells, a été formé par toutes sortes de moyens bizarres ou irréguliers, par des compagnies marchandes, des pionniers, des explorateurs, des marins, sans mandat, des aventuriers comme Clive, des excentriques comme Gordon, des invalides comme Rhodes. Il s'est fait en l'absence de toute autorité et de tout fonctionnarisme. Les

dirigeants de la Grande-Bretagne ne l'ont jamais conçu ; il s'est constitué presque en dépit d'eux... Leur principale contribution à son histoire a été la perte des Etats-Unis. »

Cette opinion est beaucoup moins paradoxale qu'elle ne le paraît de prime abord, et c'est dans le même sens qu'Albert Sorel, dans son ouvrage *L'Europe et la Révolution française* a écrit : « Ce qu'on nomme impérialisme, naît d'une génération nécessaire partout où fermente, avec le sentiment de la souveraineté, l'orgueil populaire. »

La fonction du Gouvernement consiste donc à canaliser la volonté de puissance de son peuple, à la diriger vers des buts fructueux, à l'utiliser au mieux des intérêts nationaux. Mais ce n'est pas lui qui la crée ; elle naît spontanément. Tout au plus, peut-il tenter de la refouler ou de l'aider à se manifester où il en décèle la présence. Elle existe, d'ailleurs, plus ou moins redoutable, chez toutes les nations aussi bien que chez chacun de nous.

« J'étais un homme, c'est-à-dire un combattant » disait Goethe, et il n'est pas douteux que la vie des individus comme celle des peuples, n'est qu'un incessant triomphe sur les innombrables facteurs de destruction qui les menacent. Vivre, en vérité, c'est vaincre, c'est agrandir, c'est être impérialiste.

La sensibilité de certains se révolte volontiers contre ce désespérant postulat, si leur organisme s'en accommode sans peine. Aussi, a-t-il paru malséant à plusieurs d'exposer celui-ci sous cet aspect fruste, et peu flatteur, somme toute, pour notre orgueil. Ils ont alors, sans perversité aucune, fait appel à des mots difficiles, à des mobiles élevés, voire à de purs sentiments, pour farder sa nudité brutale, pour justifier moralement ce qui ne pouvait l'être.

Mais quel farouche sectateur de la vérité, se laisserait aller à blâmer ces pudiques semeurs d'illusions bienfaisantes qui préfèrent se hâter de s'enorgueillir de ce qu'ils trembleraient d'avoir à qualifier d'atroce ou de cynique ?

Les justifications philosophiques et morales de cet instinct de conquête inquiétant, mais fondamental, n'ont donc pas manqué. Alcibiade, fils de Clinias, disait déjà aux Athéniens :

« Avec une puissance supérieure, la sagesse consiste à prévenir les attaques non moins qu'à les repousser... puisque nous risquons toujours de tomber sous le joug si nous ne l'imposons pas ». Ce point de vue a été et sera longtemps encore, inconsciemment ou non, celui de ces ambitieux implacables que sont les grands hommes d'action. Certains l'ont exposé sans ambages, n'hésitant pas à recommander la conquête préventive comme le moyen idéal de se préserver des desseins impérialistes de ses voisins, de même que la meilleure façon de se défendre est d'attaquer. Ils concluent bonnement qu'il faut mettre de son côté les avantages de l'offensive, et que, nous trouvant dans la terrible alternative d'être mangés ou d'être dévorés, il ne nous est guère possible de nous refuser à manifester notre préférence pour cette dernière solution. L'argument paraît spécieux dans sa brutalité, mais il en est quelques autres et de plus sournois.

« Les grandes nations », proclamait modestement Mac Kinley, qui songeait, bien entendu, à la sienne, doivent s'efforcer de réaliser « leurs destinées providentielles ». C'est pour cela qu'il prononça, lui-même, par exemple, en 1898, l'annexion à sa patrie, des Iles Hawaï et que la doctrine de Monroe, est devenue, comme chacun sait, pour les hommes d'affaires de Wall Street, l'excuse ou mieux, l'Evangile, de cette politique de conquêtes et d'annexions qu'elle avait précisément pour but de condamner.

Le Royaume-Uni n'avait pas attendu, comme bien l'on pense, pour adopter ce point de vue, qu'eussent été faites ces séduisantes déclarations.

Beaucoup d'Anglais ne sont pas loin de penser que la volonté d'en Haut a expressément appelé leur pays, ce bloc de charbon sur lequel prospèrent à l'envi commerçants et armateurs pleins de hardiesse, à devenir le nœud vital de nos civilisations industrielles. N'a-t-elle pas déchainé les cataclysmes géologiques qui séparèrent du continent incertain, la vieille Angleterre, et produisirent, au cours de la période carbonifère, ces gigantesques plissements du sol, creusant des lacs, sur les bords desquels se développa, à la faveur d'un climat tropical, une végétation exubérante, dont les débris, en

s'accumulant dans les fonds lacustres, devaient constituer un jour les dures assises de la suprématie britannique ?

« Notre race, disait Gladstone, peut réclamer le droit de fonder une sorte d'église universelle en politique », et vingt ans avant la guerre, Lord Curzon dédiait un ouvrage à « ceux qui croient que l'Empire britannique est, après la providence, la plus grande force de bien dans l'Univers ».

D'où le rôle qui lui a été dévolu, vis-à-vis des races subalternes, auxquelles il a le devoir de commander. Bernard Shaw ne se trompe donc pas, lorsqu'il écrit : « Excess of insularity makes a Briton an imperialist » ; et il se souvient sans doute du mot d'Emerson : « Chaque Anglais est une île » et de celui de Sterne : « En Angleterre, nous sommes tous assis à notre aise. »

L'Allemagne impérialiste a fait, de son côté, un immense succès à cette théorie de la race élue de Dieu — la Germanique, cette fois — et chargée de conduire par tous les moyens, à coups de mitrailleuses au besoin l'obscur troupeau des peuples inférieurs dans les voies divines. Cette race de Héros, dont la supériorité est absolue dans tous les domaines, puisque les grands hommes du monde entier, Shakespeare, le Titien, Descartes, Pascal, Balzac, par exemple, sont de descendance germanique plus ou moins directe, et à laquelle commande un prince choisi et conseillé par Dieu lui-même, a reçu en dépôt sacré la Kultur, c'est-à-dire, la seule civilisation véritable. Tous les droits lui sont acquis pour lui permettre de remplir son office qui consiste à en faire bénéficier l'Humanité.

Cet impérialisme tant honni, s'il paraît se manifester chez certains barbares, n'est donc qu'un saint devoir, pour les peuples prédestinés, et la providence dont les desseins sont obscurs, s'intéresserait surtout, en définitive, en ce bas monde, depuis quelque deux cents ans, aux nations anglo-saxonnes pour en faire des World powers et aux Germaniques qu'elle se plairait à doter, pour le bien commun, d'une Welt Politik.

Ces justifications du besoin de conquête feront rêver certains, et sourire la plupart. Il n'en reste pas moins que, condamnable ou non, l'impérialisme est, de quelque vain prétexte

sentimental qu'on le veuille affubler, une indestructible nécessité de notre nature.

Il est d'ailleurs naturel et équitable que la formidable puissance économique des Etats-Unis les ait faits impérialistes et nous nous garderons bien de reprocher à l'Angleterre, pour laquelle l'existence de débouchés producteurs de matières premières, comme de produits alimentaires, et consommateurs d'article manufacturés, est une nécessité vitale, d'avoir accueilli avec enthousiasme, en 1868, la doctrine de la *Greater Britain*, de Sir Charles Dilke, puis l'œuvre de Seeley *The expansion of England*, en 1878, et d'avoir fait de ses réalisateurs, les Beaconsfield, les Chamberlain, tous les chefs de l'Imperial Federation League, des idoles nationales.

Aussi bien ceux-là en combattant le laisser-faire, la quasi-indifférence en matière coloniale, qui avait régné depuis 1830 sous l'influence de Cobden et de la ligue de Manchester, ne faisaient-ils qu'exprimer avec clarté et qu'agir vigoureusement la volonté obscure de puissance qui fermentait dans le peuple britannique tout entier. Il était donc naturel que celui-ci manifestât à ses directeurs sa juste gratitude de l'avoir révélé à lui-même, et de lui permettre de se retrouver en leur lucide intelligence.

Avant d'abandonner ce chapitre, il importe de préciser le sens spécial que l'Angleterre contemporaine a donné au mot impérialisme. C'est pour elle, avant tout, la doctrine politique qui poursuit le resserrement des liens l'unissant à ses colonies. M. Guyot, dans son livre plein d'intérêt sur l'Angleterre, a pu écrire, à ce propos : « L'impérialisme... ailleurs est synonyme d'expansion, en Angleterre, il est synonyme de concentration... la première idée des impérialistes anglais, fut d'associer les colonies au Gouvernement de l'Empire. »

Certes, les efforts de l'Imperial Federation League, de sa création en 1884, jusqu'à sa dissolution en 1893, étaient bien dirigés dans ce sens, puisqu'ils tendaient, en gros, à la création d'un Parlement Impérial, flanqué d'une Cour Suprême de Justice. La pensée était aussi sensiblement la même qui présida à ces Conférences entre le secrétaire d'Etat aux colonies et les premiers ministres des Dominions, telles qu'elles

eurent lieu en 1887, 1894, 1902, 1907, 1911 et 1921, et la part importante que ceux-ci ont prise dans la lutte contre l'Allemagne, soit déjà avant la guerre, en consentant à la métropole une aide navale, soit surtout au cours des hostilités, en mettant à sa disposition tout leur sang et toutes leurs richesses, ont resserré encore les liens qui les unissaient.

M. Philippe Millet a comparé le Gouvernement métropolitain à l'administrateur délégué — disons au tout puissant Président — du Conseil d'administration impérial. « L'Empire a pris la direction du Downing Street », a pu affirmer de son côté, M. Lloyd George, avec quelque exagération, d'ailleurs, au moment de la dernière Conférence impériale de Londres. Le mot n'est pourtant pas absolument dénué de vérité, et nous pouvons admettre que, impérialisme, en anglais, est bien synonyme de concentration.

Mais, ce sens n'est particulier qu'en apparence ; il rentre, au fond, tout à fait dans la définition générale que nous en avons précédemment donnée. A l'origine fut, en effet, l'expansion. C'est dans cette série de poussées violentes et assez peu ordonnées qui trahissait l'appétit de débouchés dont elle était possédée, que la Grande-Bretagne manifesta vraiment son impérialisme.

S'étant ainsi étendue, et de façon prodigieuse, il lui fallut bien s'efforcer ensuite d'étayer ses conquêtes. Mais cet effort de consolidation ne doit pas cacher l'acte essentiel dont il n'est que l'effet et qui consistait précisément à acquérir sans cesse, à s'agrandir sans fin. Voilà la cause vraie de la politique conservatrice actuelle, tendant à unir tous ces morceaux d'Empire, par les liens solides de l'intérêt, le ciment illusoire et coûteux de la force ne devant plus suffire désormais à les agréger à la mère patrie.

ÉDIT DE COLBERT

Mars 1669.

« ...Comme le commerce est le moyen le plus propre pour rendre les sujets heureux, et les Etats plus florissants, aussi avons-nous donné beaucoup d'application à la construction de quantité de vaisseaux et de bâtiments propres pour le commerce et pour établir partout en même temps, aussi bien en paix comme en guerre, la réputation du nom français. »

LOUIS

Dans quelles directions se manifestera de préférence, à notre époque, ce besoin fondamental d'expansion et de domination ?

Disons, sans plus tarder, que l'Etat impérialiste est, essentiellement, selon nous, celui qui tente de monopoliser à son profit les transports maritimes.

Le transport international, phénomène essentiel de notre économie contemporaine est, en effet, le créateur de l'échange, lequel détermine, à son tour, la production.

Richelieu disait déjà : « Sans la mer, on ne peut ni soutenir la guerre, ni profiter de la paix », et Colbert, qui fut l'organisateur de notre marine marchande : « Il n'y a pas de grande nation, sans grande marine. »

Cela est encore plus vrai aujourd'hui où, non seulement la richesse du pays en temps de paix, mais sa sécurité en cas de conflit, est, au premier chef, une question de transports.

L'économie, qui fut tour à tour, familiale, locale, régionale, nationale, est devenue mondiale. Les seize cent millions d'humains se trouvent placés, bon gré, mal gré, par suite de la diminution des distances, due à l'amélioration des moyens de transport, et de la division internationale du travail qui

en a été la conséquence, dans un état d'étroite interdépendance.

Comme M. Jourdain faisait de la prose, sans le savoir, ils font de la solidarité, et ceci d'autant plus volontiers, qu'elle est déterminée par l'expansion naturelle de leurs égoïsmes individuels et nationaux.

Réseau pressé d'artères, de veines et de nerfs, les voies ferrées et les routes maritimes sillonnent et enserrrent notre globe, assurant à ses habitants la circulation et la répartition des richesses que leur travail a produites. De son élasticité, de sa solidité, de son fonctionnement exact, pour tout dire, dépend la santé universelle : la vie se retire peu à peu des membres privés de la bienfaisante irrigation sanguine et leur déchéance plus ou moins lente, mais inévitable, devient alors un danger pour le corps tout entier, qu'elle ne tarde pas à gagner.

Qui a la mer, a donc l'Empire. Le champ d'action du navire n'est-il pas l'univers ? « Mein Feld ist die Welt » déclarait l'orgueilleuse devise de la « Hapag », ⁽¹⁾ la plus grande compagnie de navigation allemande, et l'économiste averti qu'est M. de Rousiers, a pu écrire avec raison : « C'est sur mer que se décident les questions de domination industrielle » ; et aussi, pourrait-on ajouter, le triomphe ou la mort des grandes nations. C'est grâce à la libre possession de la mer que nous avons pu, pendant la guerre, nous réapprovisionner, et faire figure d'un empire de cent millions d'habitants, selon l'heureuse formule du général Mangin.

L'Angleterre défaillante eut laissé face à face 38 millions de Français, bloqués de tous côtés, par 68 millions d'Allemands disposant d'un ravitaillement à peu près inépuisable. Aussi, comprend-on que, depuis la paix d'Utrecht, l'Angleterre ait poursuivi, avec une inflexible opiniâtreté, la réalisation de cette grande pensée : la conquête de la mer.

Or, n'ayant réussi, en novembre 1918, à abattre son adversaire Européen, que pour voir se dresser en face d'elle, un rival plus redoutable encore, surgi sur l'autre rive de l'Atlantique, elle a dû déployer une merveilleuse énergie, pour conserver à sa marine de commerce, cette suprématie séculaire

sur les océans, qui a été l'origine de sa prodigieuse fortune.

Nous nous proposons de montrer quelques aspects récents de la lutte économique qu'elle a été ainsi conduite à soutenir contre les Etats-Unis, dont nous aurons à exposer, d'autre part, les immenses efforts pour posséder une flotte marchande susceptible de disputer à la Grande-Bretagne, l'hégémonie des mers.

Mais un navire sans combustible n'est rien qu'un vain cadavre d'acier. Son âme gît au sein même des mines de houille et des puits de pétrole, dont il est, dès lors, indispensable aux nations maritimes de s'assurer la libre disposition et autour desquels nous retrouverons nos deux concurrents aux prises. Car nous aurons à exposer ce second aspect, non moins important que le précédent, du duel économique engagé entre les deux grands peuples anglo-saxons, issus d'une même souche, et pleine d'une égale vitalité, pour s'assurer l'empire du monde.

Ils en ont conquis la maîtrise dès 1918. Toutes les mers, c'est-à-dire toutes les grandes routes du commerce international, leur appartiennent en fait, puisqu'ils peuvent, à leur gré, les ouvrir ou en interdire l'accès aux autres peuples. Ne commandent-ils pas au Navire-Roi aussi bien qu'à ses animateurs, la Houille et le Pétrole ?

Angleterre et Amérique règnent donc sur les océans, rule the Waves, et commandent aux empires lointains qu'ils ceignent.

Hâtons-nous d'ajouter qu'il ne semble pas que nous ayions, quant à présent du moins, à nous émouvoir à l'excès de l'état de tension chronique existant entre les deux concurrents dont le choc ébranlerait le monde : leur formidable puissance nous est un sûr garant qu'ils tenteront l'impossible pour éviter d'en venir aux mains. Que peuvent-ils, d'ailleurs, l'un contre l'autre ? Peu de chose, à vrai dire.

Les hommes les plus représentatifs, les plus pondérés, de chaque pays, ayant reconnu cette vérité capitale, l'ont souvent exprimée sous une forme empreinte d'un sentimentalisme vibrant. C'est Chamberlain déclarant : « Je refuse de parler des Etats-Unis comme d'une nation étrangère. Nous sommes

tous de la même race et du même sang, nous sommes les branches d'une même famille ». C'est Lord Derby s'adressant au Dr Dillon. « L'idéal le plus élevé que je puisse prévoir dans l'avenir pour mes concitoyens, c'est l'époque où nous serons admis dans l'Union américaine pour ne former qu'une grande fédération ».

C'est Carnégie s'écriant : « J'affirme qu'aussi sûrement que que le soleil dans les cieux brilla sur l'Angleterre et sur l'Amérique unies, aussi certainement il se relèvera et brillera encore joyeusement sur les Etats unis à nouveau, de l'Union américaine et britannique... L'idée de réunion serait accueillie avec enthousiasme aux Etats-Unis. »

Ces protestations d'ardente amitié sur le mode lyrique, loin de celer l'antagonisme existant entre les deux redoutables cousins, en souligne, au contraire, la réalité et les dangers.

Le spectacle, qui nous sera donné, de ces appétits triomphants, soulèvera la réprobation de plusieurs, comme il eut affligé, par exemple, le moraliste utilitaire, et qui sait, ironiste, Bentham, qui conseillait ingénument à l'Angleterre, au début du XVIII^e siècle, de renoncer à ses colonies.

Aucun sentiment de cette sorte ne nous permet, quant à nous, de condamner les peuples dans la chair desquels triomphe la passion impérialiste, ce puissant instinct de vie.

Nous nous appliquerons donc à constater, objectivement, quelques effets de l'inéluctable volonté d'expansion qui se manifeste chez les robustes organismes sociaux anglo-saxons, nous bornant à la notation des phénomènes, dont l'énumération importe surtout, les commentaires ingénieux dont on se plait parfois à les parer n'étant, dans bien des cas, qu'une eau insipide où risque de se noyer leur forte saveur.

Aussi bien, chacun saura-t-il de lui-même repousser du pied les reproches perfides et absurdes d'impérialisme, jetés, par certains de ces grands assembleurs d'océans et de continents, à notre pays généreux, qui, venant d'échapper par miracle à une tentative d'assassinat longuement préméditée, cyniquement mise à exécution, est tout couvert encore de ruines et du sang de ses Héros.

Si fuyant, en effet, l'Anarchie sonore des mots, soumise aux prestiges aimables et meurtriers des rhéteurs, on en vient à la modeste recherche des faits, on est bien obligé de constater qu'à une époque où la maîtrise des mers équivalait, pour la nation qui l'exerce, à la possession de l'hégémonie mondiale, la France n'a, quant à elle, qu'une marine marchande insuffisante, un fantôme de flotte de guerre, de maigres gisements de charbon et à peu près pas de pétrole.

Cela est indiscutable, et nul sophisme n'y saurait, malheureusement, rien changer.

LA MARINE MARCHANDE ANGLAISE

« Nous ne sommes pas maîtres de régler
jusqu'à quel point nous voulons exercer
l'Empire ? »

THUCYDIDE

Historique Le texte fondamental en la matière
Protectionnisme et est le « Navigation Act », de Cromwell,
libre échangeisme du 9 octobre 1651, qui avait pour but
d'enlever à la Hollande la maîtrise des
mers. Aux termes de ce texte, le cabotage et la navigation
coloniale étaient réservés au pavillon britannique, les navires
des colonies étant seuls autorisés à participer au trafic avec
celles-ci dont certains produits ne pouvaient être transportés
que dans les ports anglais.

En outre, et jusqu'au 26 mai 1660, date à laquelle fut remanié le « Navigation Act », l'importation en Angleterre de produits ne provenant pas directement de leur pays d'origine, n'était autorisée que sur cales anglaises.

Cette politique protectionniste, basée sur les idées des mercantilistes relatives à la nécessité, pour une nation, d'arriver, par le moyen d'une réglementation douanière, à une balance commerciale créditrice, fut battue en brèche par de nombreuses lois, notamment celles de 1822, 1825, 1827, 1833 et 1845. En 1846, les cornlaws, véritables lois de la vie chère, furent abolies après une vive campagne, menée par Cobden, contre l'égoïsme des landlords incapables.

Mais ce système ne devait être définitivement abandonné qu'en 1849, à la suite d'une enquête ordonnée par la Chambre des Communes sur une intervention du grand économiste

Ricardo, banquier de la Cité, dont l'un des axiomes favoris était celui-ci :

« Dans les pays où le commerce est ouvert à la libre concurrence, les intérêts individuels et ceux de la communauté sont constamment en harmonie ».

C'est l'industrialisation précoce de l'Angleterre, et une exacte compréhension, chez certains de ses dirigeants, des avantages de la division internationale du travail, qui devaient la conduire au libre échangeisme le plus large. Ricardo, quant à lui, professait que ce système ne saurait nuire à l'Etat qui le pratiquait, car, si une balance du commerce défavorable signifie une exportation de capitaux, celle-ci entraîne un abaissement des prix à l'intérieur du pays dû à l'augmentation de la valeur d'une monnaie raréfiée. Cette barrière à l'importation, est un encouragement à l'exportation, et l'argent sorti du pays ne tarde pas à y revenir, sans aucune intervention du législateur, par le seul jeu normal des lois économiques.

Le mouvement d'opinion ainsi suscité aboutit à la loi du 26 juin 1849, qui instaura un régime de pleine liberté, où le seul cabotage était réservé au pavillon britannique, encore que le cabotage colonial put être ouvert aux navires étrangers, sur la simple demande des autorités locales.

Cette dernière protection fut, elle-même, supprimée en 1854.

De nombreuses tentatives furent d'ailleurs faites, à maintes reprises, pour modifier dans un sens protectionniste, la politique douanière traditionnelle du free trade, pratiquée par le Royaume-Uni. C'est dans ce but que fut notamment fondée, en 1880, la National Fair Trade League.

Encouragements à la marine marchande L'adoption par l'Angleterre de cette politique libre échangiste ne veut pas dire, pour autant, qu'elle cessa de s'intéresser à sa marine marchande, bien que celle-ci fut devenue assez robuste pour résister victorieusement à toute concurrence étrangère.

D'une part, en effet, les ports de commerce britanniques étant la propriété de collectivités, au sein desquelles les armateurs exercent généralement une influence prépondé-

rante, les divers droits de quais, de docks, d'arrimage furent fixés de façon à favoriser largement les intérêts de la marine nationale au détriment de ceux des marines étrangères.

D'autre part, on encouragea l'armement britannique d'importantes subventions, afin de l'aider dans sa lutte pour la conquête des marchés.

C'est en 1838 et en 1840 que les premières subventions postales furent accordées à la « Royal India Mail Steam Packet Cy », desservant les Antilles et l'Amérique centrale, à la « Cunard », exploitant les lignes Liverpool-Etats-Unis et à la « Peninsular and Oriental » dont les navires touchaient à Gibraltar par Oporto, venant de Falmouth. Plusieurs Compagnies secondaires étaient également soutenues de la même façon.

L'agrément conclu le 31 juillet 1903 entre le Gouvernement Anglais et la Cunard, pour une durée de vingt ans, afin de remédier à la fâcheuse situation, créé par la constitution du Trust de l'Océan et par la concurrence allemande, est caractéristique à cet égard.

La Cunard s'engageait, à la fois, à faire construire deux grands paquebots, susceptibles de réaliser une vitesse moyenne minimum de 24 nœuds $1/2$, après en avoir soumis les plans à l'Amirauté et à ne faire partie d'aucun groupe étranger.

L'Etat, de son côté, consentait à faire à la Compagnie, l'avance du prix de ces deux navires au fur et à mesure de leur construction. Cette avance, qui devait s'élever à £ : 2.600.000, était gagée sur l'actif tout entier de la Société bénéficiaire, laquelle s'engageait à payer, sur ce montant, des intérêts à $2\frac{3}{4}$ 0/0 l'an, à dater de la mise en service des nouvelles unités. D'autres subventions lui étaient, en même temps, reconnues, celle, par exemple, d'un montant de £ : 68.000, relative au transport des dépêches, à leur triage et aux frais entraînés par la présence à bord d'agents des postes.

Le Gouvernement, en contre-partie, se réservait le droit d'acquérir, pour leur valeur réelle, plus une indemnité de 10 0/0, ou d'affréter, à des prix variant de $17/6$ à 30 Shil. par tonne et par mois, les navires de la Compagnie.

Les conditions de l'accord étaient à ce point favorables à celle-ci que la Chambre des communes, elle-même, en majorité impérialiste pourtant, fit entendre certaines protestations. Le Gouvernement se garda, d'ailleurs, de soutenir qu'il s'était efforcé de conclure un marché avantageux : il proclama, au contraire, que son but avait été de consolider, au prix de réels sacrifices à imposer à l'ensemble de la nation, la suprématie maritime anglaise dans l'Atlantique.

En 1913, le Gouvernement anglais généralisa la pratique des subventions postales.

La Cunard recevait alors, pour assurer un service sur New-York, comportant un départ de Southampton tous les samedis, une subvention postale de £ : 330.922, l'Amirauté lui versant, d'autre part, une prime de £ : 150.000, aux termes de l'accord que nous venons d'esquisser.

D'autres subventions postales étaient consenties à la Royal Mail Steam Packet Cy. qui entretenait deux lignes bi-mensuelles entre Liverpool et la Trinité, d'une part, entre les Barbades et la Guyane de l'autre, à la White Star Line desservant l'Amérique du Nord ; à la P. and O. ⁽²⁾ pour un service postal hebdomadaire Southampton-Bombay, et retour, un service bi-mensuel sur Shanghai et retour, et un service mensuel sur Adélaïde et retour.

La Grande-Bretagne, ses colonies et Dominions subventionnaient, en outre, l'Orient Line, l'Union Castle Line, pour un voyage mensuel entre la Métropole et le Cap, et l'African Steamship Cy. assurant un service hebdomadaire entre Liverpool et l'Afrique Occidentale. Enfin le Southampton and Chatham Railway recevait, lui aussi, pour assurer les services postaux à destination de Calais, une subvention, de même qu'une petite ligne fonctionnant quotidiennement entre Harwich et Rotterdam.

En définitive, au début du ^{xx}e siècle, le Royaume-Uni et ses Dominions versaient, à titre de subventions postales, à diverses Compagnies de Navigation, plus de 28.700.000 francs or, l'Amirauté allouant, de son côté, une somme de 5.500.000 fr. à titre de subvention militaire à des entreprises d'armement dont les navires, construits sur des plans ayant reçu son

approbation, devaient lui servir, en cas de guerre, de croiseurs auxiliaires.

La Grande-Bretagne, forteresse du libre échangeisme intégral depuis 1854, soutenait donc pourtant sa marine marchande au moyen de primes, tout comme une simple nation protectionniste.

Bien mieux, la part prise par l'Angleterre, dans le commerce mondial, pour prépondérante qu'elle ait été, ne lui ayant jamais paru suffisante, elle ne cessa de se préoccuper d'écarter de sa voie tous ses concurrents éventuels. C'est ainsi que fut lancé, par M. Chamberlain, le fameux projet de l'Union Douanière Impériale, repris par sir Robert Giffen et surtout par la Conférence Impériale de Londres de 1902. Celle-ci attira l'attention des gouvernements anglais et coloniaux sur la nécessité d'étudier de plus près l'état des diverses législations étrangères réglementant les opérations maritimes, dans le but de se rendre compte des avantages qu'il y aurait à interdire le cabotage entre la métropole et les colonies, aussi bien que de colonies à colonies, aux pays réservant leur propre cabotage à leur marine nationale. Elle vota une résolution se terminant par ces mots, qui soulignaient nettement la nature de ses intentions : « Il y aurait lieu d'examiner si quelque autre mesure devrait être prise pour favoriser le pavillon britannique dans le commerce impérial. » Une importante enquête qui fut aussitôt ouverte, en vue de se rendre compte de l'opportunité des décisions à adopter pour donner satisfaction à ces vœux, n'aboutit à aucun résultat positif. Le tonnage total des navires entrés et sortis pour assurer le trafic colonial et intercolonial du Royaume-Uni avait été, en effet, en 1902, de 38 millions de tonnes dont 33 anglaises. La flotte nationale assurant donc déjà 88 0/0 du commerce intercolonial ou colonial ne pouvait gagner à l'adoption de mesures ultra-protectionnistes que 12 0/0 de ce trafic, soit 3 millions de tonneaux, environ. Or, il était évident que les représailles inévitables des nations lésées lui feraient bientôt perdre, et au delà, ce léger avantage.

Les désastreuses conséquences économiques de la guerre et, notamment, l'angoissante question du chômage devaient,

comme nous le verrons, provoquer en Angleterre une renaissance du mouvement protectionnisme.

La marine marchande Avant d'examiner plus spécialement la situation respective au cours de ces dernières années, des marines marchandes anglaise et américaine, à la veille de la guerre \

il importe d'esquisser, à grands traits, un tableau de la flotte commerciale du monde à la veille de la guerre.

Les vingt années qui ont pris fin au 31 décembre 1913 ont vu s'accroître, dans d'énormes proportions, le commerce maritime et, par voie de conséquence, la marine marchande mondiale qui tripla de volume au cours de cette période.

Des quelque 25 millions de tonnes nettes (*), de navires à vapeur construites dans ce laps de temps, les deux tiers le furent par le Royaume-Uni, et plus de la moitié pour son pavillon.

Au mois d'août 1914, la flotte de commerce mondiale représentait 42 millions de tonnes de jauge brute environ, réparties de la façon suivante entre les principales nations maritimes :

Royaume-Uni	21.445 839
Amérique. ./	7.928 688
Allemagne.	5.664.055
Norvège	2.625 279
France.	2.498.285
Japon	2.100.136

Ces chiffres doivent être brièvement commentés. L'avance de l'Angleterre sur les autres nations, était plus considérable encore qu'il n'apparaît ci-dessus. Sa marine marchande était, en effet, à cette date, comme nous le verrons tout à l'heure, non seulement la plus importante, mais aussi la plus jeune et la mieux organisée de toutes celles du monde. Elle avait, en outre, engagé de très importants capitaux dans des entreprises d'armement étrangères et notamment en Espagne, en Italie, en Grèce et au Japon.

Sa rivale la plus dangereuse était, non pas l'Amérique, comme

on pourrait le supposer à la seule lecture des statistiques, mais bien l'Allemagne dont la flotte, qui avait fait plus que sextupler depuis 1886, était employée pour les quatre cinquièmes à assurer des lignes régulières. Elle était, très récente, elle aussi, dans l'ensemble et quelques armateurs et banquiers l'avaient remarquablement organisée, dont M. Ballin, qui régnait sur la Hamburg-Amerika et sur le Norddeutscher Lloyd, c'est-à-dire sur 2 millions de tonneaux, représentant à peu de chose près l'équivalent de la totalité de la flotte de commerce française d'avant-guerre.

L'Amérique, quant à elle, n'utilisait pour les transactions internationales, les seules qui nous préoccupent, qu'une infime partie de sa marine marchande, dont plus de 3 millions de tonneaux étaient affectés à la seule navigation sur les grands lacs alors que 3 autres millions 1/2 de tonneaux environ ne faisaient que du cabotage.

La France, enfin, était bien loin d'avoir la flotte marchande qu'eussent nécessités sa situation géographique, ses intérêts politiques et économiques. Cette infériorité présentait, entre autres inconvénients, celui de nous faire payer annuellement à l'étranger, pour le transport de nos marchandises plus de 400 millions de francs, nos propres navires ne transportant même pas le quart du tonnage de nos exportations et la moitié de celui de nos importations, alors que l'Angleterre, du seul fait de ses transports maritimes et de ses constructions navales, encaissait, quant à elle, en 1913, plus de 2 milliards de francs. Ceci dit, revenons au cœur de notre sujet.

Le mouvement ascensionnel de la marine marchande anglaise ressort des chiffres ci-dessous :

Dates	Navire à vapeur	Tonneaux nets	Voiliers	Tonneaux nets
1840	22.655	2.768.262	21.884	2.680.334
1870	26.367	5.690.789	23.189	4.577.855
1900	19.982	9.304.108	10.773	2.096.498
1911	21.072	11.608.508	8.830	980.997

Cette augmentation incessante de la flotte de commerce

britannique est d'autant plus remarquable que tous les ans quelque 600.000 tonnes, soit 5 1/2 0/0 de sa jauge totale, à la veille de la guerre, en étaient retranchées, 400.000 environ de celles-ci étant vendues à des armateurs étrangers et le reliquat représentant des navires perdus ou destinés à la démolition. Cette politique conservait au Royaume-Uni une marine jeune, et, par conséquent, puissante.

A la fin de 1913, en effet, 85 0/0 de son tonnage avait été construit postérieurement à 1895, 68 0/0 postérieurement à 1900, 44 0/0 postérieurement à 1905 et 20,4 0/0 postérieurement à 1910.

L'intéressant rapport établi par un Comité d'Études constitué sous la présidence de Sir Alfred Booth et publié en 1918 par le Board of Trade porte ce jugement motivé sur la marine de commerce britannique au moment de la déclaration de guerre : « Elle était la plus importante, la plus récente, la plus efficace des marines marchandes du monde. Elle comprenait près de la moitié du tonnage à vapeur mondial (12, 4 millions de tonnes sur 25 millions environ de tonnes nettes) et était 4 fois plus considérable que sa rivale la plus menaçante et la plus formidable : la marine marchande allemande ».

Il citait, à l'appui de cette opinion, les chiffres ci-dessous exprimés en tonnes nettes et qui confirment ceux que nous avons précédemment donnés.

Navires à vapeur

	Tonnage net	Pourcentage
Grande Bretagne et colonies. . .	12.400.000	47.9
Allemagne.	3 096.000	11.9
Etats-Unis (à l'exclusion de la flotte des grands lacs.	1.195.000	4.6
Norvège.	1.153.000	4.4
France.	1.098.000	4.2
Japon.	1.048.000	4.0

La plupart des navires anglais (92 0/0) étaient d'un tonnage suffisant (plus de 1.000 tonnes) pour être utilisés au trafic

international. A la fin de 1913, en effet, la flotte à vapeur britannique se répartissait de la façon suivante :

Moins de 1.000 t. nettes...	8.853 navires jaugeant	1.100.000 t.
Plus de 1.000 t. nettes...	3.747 navires jaugeant	10.173.000 t.
	<u>12.602 navires</u>	<u>11.273.000 t.</u>

Cette flotte était composée de navires destinés à assurer le trafic sur des lignes régulières et de tramps, ou navires vagabonds, qui allaient chercher du frêt partout où celui-ci paraissait susceptible de pouvoir être recueilli.

On estime qu'à la veille de la guerre, 33 0/0 des navires composant la flotte britannique pouvaient maintenir en mer une allure de 12 nœuds au moins et que les tramps représentaient 60 0/0 environ de l'ensemble de celle-ci.

Ces tramps sont une nécessité pour la Grande Bretagne dont il est difficile que le formidable commerce soit, tout entier, assuré par les seules lignes régulières. Elle a besoin de ce tonnage supplémentaire susceptible de doubler les départs normaux et destiné à se transporter rapidement dans telle partie du monde où se peut faire sentir le besoin de sa présence.

Au début de la guerre, le tonnage mondial était réparti de la façon suivante entre belligérants et neutres :

	Tonnes nettes	Pourcentage
Empire britannique.	12.400.000	48
Alliés.	4.400.000	17
Etats-Unis et autres Républiques Américaines.	1.700.000	7
Autres neutres.	3.700.000	14
Pays ennemis.	3.800.000	14
dont 3.096.000 pour l'Allemagne, 653.000 pour l'Autriche, 68.000 pour la Turquie.		

De ce tonnage ennemi 1.420.000 tonnes se trouvaient dans les ports neutres, y compris les Etats-Unis et le Brésil, 303.000 dans les ports anglais, 265.000 dans les autres ports

alliés, soit un total de 4.988.000 tonnes, immobilisées à l'étranger.

Les constructions navales La Grande Bretagne était dans une situation plus favorable encore en ce qui concerne l'industrie des constructions navales. Le tonnage lancé par ses chantiers au cours de la période 1894/1898 représenta près de 75 0/0 desancements du monde entier, et, pendant les 16 années suivantes, c'est-à-dire de 1899 à 1913, elle construisit, à elle seule, plus de 60 0/0 du tonnage mondial, comme il ressort du tableau ci-contre :

Périodes	Royaume uni	Dominions	Autres pays	Pourcentage production britannique
1900 à 1904	4.358 000	27.000	953.000	59.9
1905 à 1909	4.396.000	25.000	934.000	61.0
1910 à 1914	4.660.000	35.000	1.079.000	61.9

Selon les chiffres publiés en 1918 par le Board of Trade, sur la question des constructions navales privées en Angleterre, cette industrie employait avant la guerre, plus de 200.000 ouvriers et utilisait un capital de £ 35 millions, sa production annuelle représentant une valeur de vente de £ 50 millions ; « Pour l'importation de la nourriture et des matières premières, écrivaient les rédacteurs du Rapport, pour réunir entre eux les Dominions dispersés, aussi bien que pour protéger nos côtes et notre commerce, les navires sont une nécessité vitale. Notre existence nationale et notre prospérité sont incompatibles avec l'abandon entre des mains étrangères de cette industrie essentielle. » Et après avoir montré que, si l'Empire avait pu gagner la guerre, c'est à sa marine et à ses chantiers de constructions navales qu'il le devait, ils ajoutaient : « En recherchant pour l'avenir les mesures qui devront être prises en vue de maintenir et d'améliorer la situation de nos industries navales nous ne devons jamais perdre de vue leur importance vitale pour l'Empire. »

Le Rapport estimait qu'une vive concurrence se manifeste-

rait dès la fin des hostilités entre l'industrie britannique des constructions navales et celles de certaines nations, notamment des Etats-Unis, de l'Italie, de la Hollande et de la Scandinavie. « Cette guerre ayant montré aux nations étrangères les avantages d'une marine marchande nationale et l'importance des encouragements donnés à l'industrie des constructions navales. »

Cette suprématie maritime de la Grande-Bretagne s'explique et se justifie fort aisément d'ailleurs. La maîtrise des mers est une nécessité absolue, pour l'Angleterre, industrialisée et surpeuplée. Les marines britanniques de guerre et de commerce doivent être prépondérantes puisqu'il leur faut assurer la liaison entre les diverses parties de l'Empire, l'importation de la nourriture et des matières premières indispensables à la métropole, l'exportation, enfin, de son charbon et de ses produits manufacturés. Il ne faut jamais perdre de vue que 44 0/0 de la viande consommée dans le Royaume-Uni y est importée frigorifiée et que 64 0/0 de la viande de bœuf vendue à Londres provient de la République Argentine. On peut donc dire que sa marine une fois vaincue et l'étranger maître des mers, c'est presque aussitôt la Grande-Bretagne privée de toute industrie et affamée.

*La marine marchande
et la guerre*

Lorsque les nécessités de la guerre contraignirent l'Angleterre à procéder, en août 1914, aux premières réquisitions de navires de commerce, les conditions auxquelles ces opérations devaient être traitées furent débattues entre l'Admiralty Transport Arbitration Board, que présidait Lord Mersey, et des Comités composés de propriétaires des diverses catégories de tonnage.

Ces Comités, réunis en assemblée générale appelèrent à leur présidence lord Incheape, président de la P. and O.

C'est par les soins de ces organismes que furent établies des échelles de tarifs pour chaque sorte de navires, c'est-à-dire pour les différents types de paquebots et de cargos, les tankers et les colliers.

Les taux de charte-parties étaient calculées sur le gros ton-

nagé et non sur le dw. comme ils le sont d'ordinaire. Un taux caractéristique pour les cargos à vapeur était de 11/ par gt. et par mois, soit 7/ environ sur le dw. alors qu'à la fin de juillet 1913, les navires étaient affrétés à 3/.

Les prix du frêt n'allaient pas tarder à s'élever considérablement du fait du tonnage nécessité par les besoins de la guerre et de l'élévation des salaires payés à la main-d'œuvre.

Le frêt des grains d'Argentine, par exemple, passa de 12/6 au début d'août 1914, à 30/ à la fin de la même année, puis à 130/ à la fin de 1915 et à plus de 183/ en 1916.

Les armateurs réalisèrent ainsi des bénéfices considérables dont une importante fraction revint, d'ailleurs, à l'Etat qui les avait frappés d'une taxe, dite d'Excess profits, laquelle, créée au taux de 50 0/0 fut portée à 60 0/0 en avril 1916. Il est vraisemblable que cette taxe ne fut pas la moindre cause de l'exagération des taux du frêt dans le monde. La « Times History of the War » cite, à ce propos, le commencement de preuve suivant : Le 20 septembre 1915, le jour qui précéda l'annonce par M. Mac Kenna, le chancelier de l'Echiquier, de l'établissement de cet impôt, le taux du frêt des grains pour l'Argentine était de 37/6 la tonne ; dans l'espace d'un mois, il s'éleva à 70/ pour bondir à 120/ à la fin de l'année. Le frêt des charbons de Cardiff vers la côte occidentale d'Italie suivit une progression à peu près analogue : de 7/6 la tonne, à la veille de la guerre, il passa à 65/ à la fin de l'année, puis à 100/. L'incidence de la taxe fut telle que ce furent, comme il fallait s'y attendre, les chargeurs qui durent, en définitive, l'acquitter.

Au fur et à mesure de la prolongation de la guerre, s'accrut le nombre des navires réquisitionnés, les besoins du pays en tonnage ne cessant d'augmenter et la nécessité de contrôler son utilisation se faisant vivement sentir.

Au printemps de l'année 1915, il fut décidé que les propriétaires de navires devraient désormais tenir l'Amirauté au courant de tous les mouvements de leur flotte.

Les trois comités de novembre 1915 Peu après, en novembre 1915, le Gouvernement créa 3 Comités destinés à régler les questions ayant trait à la Marine marchande. Le premier, composé de représentants de l'Amirauté, du ministre de la Guerre, de délégués des Compagnies de Navigation, des Docks et des Compagnies de chemin de fer, devait s'occuper de l'angoissante question de la congestion des ports et étudier les remèdes à employer en vue d'y régulariser le trafic.

Le second, avait pour mission d'autoriser ou non les voyages des navires de ou vers le Royaume Uni, après avoir pris connaissance du but de ces déplacements et de l'itinéraire prévu.

Le troisième enfin, était chargé de régler toutes les questions ayant trait à la réquisition des navires destinés au transport des approvisionnements.

Cette organisation en trois groupes bien distincts, pourvus d'attributions différentes, mais destinés à concourir aux mêmes résultats, aurait sans doute pu être avantageusement remplacée par un organisme unique, mieux qualifié pour tirer tout le parti possible de l'ensemble des navires utilisables. Ceci, d'autant mieux, que d'autres autorités continuaient à jouir, en matière maritime, d'une influence prépondérante, tels, par exemple, le Transport Department of the Admiralty et The Indian and Colonial Governments, sans parler du Président, ni des fonctionnaires, du Board of Trade. D'où, bien entendu, de perpétuels conflits d'attributions et une répartition fort critiquée du tonnage disponible.

M. Runciman, président du Board of Trade, hésitait à apporter à cette situation déplorable le remède énergique qu'elle comportait, bien qu'une grande partie de la presse britannique, le Times en tête, eussent, cependant, montré la voie dans laquelle il fallait s'engager. Il s'agissait, somme toute, de faire bénéficier la Marine de Commerce nationale plongée en pleine anarchie, des avantages de la Monarchie, c'est-à-dire de l'unité de commandement.

Le Shipping Control Committee de janv. 1916 Le 27 janvier 1916, pourtant, le gouvernement anglais décida la création du Shipping Control Committee, composé de trois membres : Lord Faringdon, président de la Great Central Railway Cy. M. Thomas Royden, président de la Cunard, et M. F. W. Lewis, président de la Furness Withy and Cy, sous la haute présidence de Lord Curzon.

Sir Kenneth Anderson, l'un des directeurs de l'Orient Line, devait venir compléter ce comité vers la fin de 1916.

Cet organisme avait pour but de prêter son concours au gouvernement britannique pour assurer l'emploi, au mieux des intérêts du pays, des navires de sa flotte marchande.

Le Shipping Controller M. Lloyd George, en arrivant au pouvoir, en décembre 1916, créa un Shipping Controller chargé de veiller à la bonne utilisation de l'ensemble du tonnage anglais, et son choix se porta, pour occuper ce poste capital, sur Sir Joseph Maclay, un homme de tout premier plan, possédant, en matière d'armement, une incomparable compétence. Celui ci devait s'y manifester *the right man in the right place*.

Sir Leo Chiozza Money fut le secrétaire parlementaire du nouveau controller qu'il représenta auprès des Chambres dont il n'avait pas cru devoir accepter de faire partie lui-même.

Les efforts accomplis par les divers organismes ayant précédé celui-ci, en vue d'accroître l'importance et l'efficacité de la flotte marchande anglaise, n'avaient pas été négligeables, bien qu'assez incohérents.

C'est au mois de juin 1916 qu'avait été créée la Standard Shipbuilding Cy, qui avait pour but de construire des cargos en séries et dont le capital avait été souscrit par plusieurs sociétés d'armement, dont la P. and O. et la Furness Withy and Co.

Dès la fin de 1916, le gouvernement britannique estimait que, si tous les chantiers anglais produisaient au maximum de leur puissance, ils pourraient lancer 2 millions de tonnes par an.

Or, pour saisir l'importance de ce résultat, il faut se souve-

nir que l'Angleterre, du fait des difficultés rencontrées dans le recrutement de la main-d'œuvre, avait construit bien peu de navires depuis le début des hostilités. C'est ainsi que dans le trimestre ayant pris fin au 30 juin 1915, sa production n'avait été que de 80.000 gr. t.

L'Allemagne contre l'armement allié Elle avait, d'autre part, perdu une partie de sa marine de commerce du fait de l'activité déployée par certains croiseurs ennemis.

Au cours de la période qui prit fin avec l'année 1914, la destruction des bateaux marchands alliés n'eut lieu que par le moyen de navires de guerre allemands dispersés dans les mers du monde, et qui infestaient les principales routes maritimes fréquentées par le commerce. Mais ces exploits de corsaires n'allaient pas sans risques considérables pour ceux qui s'y livraient et les pertes qui en résultèrent pour les alliés furent assez minimes. La flotte marchande britannique du début des hostilités à la fin de 1914 ne perdit, de ce chef, que 150 000 tonnes nettes.

A partir de ce moment, et au cours des années 1915 et 1916, l'effort ennemi s'intensifia dans le même sens, avec des résultats, cette fois, plus sensibles puisque en deux ans, les pertes de tonnage marchand anglais s'élevèrent à 1.300.000 tonneaux.

Mais, tout en essayant de poursuivre cette lutte, devenue de plus en plus difficile et périlleuse pour eux, les Allemands construisaient de puissants sous-marins à grand rayon d'action, susceptibles d'opérer de réels ravages dans nos flottes marchandes insuffisamment protégées.

Cette nouvelle phase de la guerre sur mer commença en février 1917. A cette date, le registre du Royaume-Uni ne comptait guère que 3.475 navires de 9.910.000 tonnes nettes. Or, à la fin d'août 1917, 600 de ses plus grosses unités jaugeant ensemble 1.700.000 tonneaux nets avaient été coulées, ce qui représentait des pertes annuelles approximatives de 2.700.000 tonneaux environ, soit 27 0/0 de l'ensemble du tonnage commercial anglais.

La Grande-Bretagne, du début des hostilités au mois d'août 1917, perdit 3 millions de tonnes nettes, les alliés plus de 4 millions et les neutres, de leur côté, plus de 4 million aussi, dont la moitié au cours des sept premiers mois de 1917.

Les pertes totales de tonnage marchand causées par nos ennemis s'élevaient donc, dès cet instant, à plus de 5 millions de tonnes nettes représentant 20 0/0 de l'ensemble des flottes de commerce du monde. Cette situation était d'autant plus grave que le tonnage marchand lancé en Angleterre qui avait été de plus de 4 million de tonnes nettes en 1914, année à peu près normale, ne fut que de 430.000 tonnes, en 1919, et de 340.000 en 1916. Jamais, depuis un demi siècle, chiffre de production plus faible n'avait été enregistré, si l'on en excepte l'année 1886 (332.000 Tx).

Cartels d'armement Notons au passage, que cette année 1916 marqua le début d'un phénomène de concentration des capitaux engagés dans les entreprises d'armement dont nous verrons qu'il n'a fait que s'accroître depuis lors, les compagnies de navigation, dans les périodes de crise où il importe, avant tout, de réduire au minimum les frais d'exploitation et de concurrence, éprouvant le besoin de s'entendre pour utiliser leurs flottes dans les meilleures conditions possibles.

C'est ainsi que la Furness, Withy and Cy acquit une très importante participation dans la Prince Line Ltd qui possédait 37 bons navires, que la P. and O. absorba le New Zealand Shipping Cy, ce qui porta sa flotte à 228 navires, jaugeant 1.386.000 tonnes et que les Ellerman Lines achetèrent la Société de M. M. N. Thos. Wilson, Sons and Cy Ltd qui exploitait 80 navires jaugeant 200.000 tonneaux.

L'année fut, d'ailleurs, satisfaisante pour l'armement anglais, comme le prouvent les bénéfices réalisés par trois compagnies de navigation choisies parmi les plus importantes :

	1913	1916
P. and O.....	£ 491.744	780.463
Furness, Withy and Cy.....	409.141	1 036 969
Cunard.....	321.900	532.011

Aggravation de la réquisition Au cours de 1917, la plus grande partie de la flotte britannique fut réquisitionnée par le Gouvernement, mais non pas affectée toute entière au service de l'armée et de la marine, 12 0/0 à peu près de son tonnage étant, par exemple, utilisé au seul transport des produits alimentaires nécessaires à la consommation anglaise.

Les pertes de tonnage marchand allaient s'accroître en 1917 dans des proportions considérables. L'Angleterre perdit, cette année-là, 4.009.537 tonneaux et les autres puissances 2 614 086 tonneaux.

Mais sir Joseph Maclay qui avait bien compris l'importance de la tâche qu'il avait à assumer présida, sans délai, à l'élaboration d'un plan, ayant pour but de régler d'une façon méthodique l'utilisation par l'Etat du tonnage marchand anglais tout entier. Il fut décidé que tous les navires pouvaient être réquisitionnés et qu'ils continueraient, dans ce cas, à être exploités par leurs propriétaires, mais pour le compte du Gouvernement, auquel devaient revenir tous les bénéfices réalisés, sous déduction, bien entendu, des dépenses nécessitées par l'exploitation et par la rémunération du capital engagé dans l'affaire, c'est-à-dire la valeur du navire affrété, ceci aux taux et conditions prévus au Blue Book. De plus, tous ces bateaux pouvaient être affectés aux emplois pour lesquels ils paraissaient le plus qualifiés et leurs propriétaires devaient, en outre, mettre à la disposition de l'Etat l'ensemble de leurs organisations, tant dans le Royaume-Uni qu'à l'étranger.

On estime qu'au milieu de l'année 1917, la flotte britannique de haute mer jaugeait 15 millions de tonneaux bruts, dont 14 avaient été réquisitionnés. De ce total, 6.600.000 assuraient le commerce du pays, le reliquat étant utilisé pour les besoins de la guerre, aussi bien ceux de l'Angleterre que ceux des Dominions et des puissances alliées.

Augmentation de la production de tonnage et diminution des importations En dépit de ces efforts d'organisation, la situation demeurait grave. Le sous-marin allemand creusait de

larges vides dans les rangs des flottes de commerce et on commençait à comprendre que le résultat de la guerre dépendrait, pour une très large part, de l'issue de la lutte engagée entre les destructeurs et les reconstruteurs de tonnage marchand.

Sir Joseph Maclay, dès son entrée en fonctions, avait commandé à des chantiers de constructions navales dans la plupart des pays alliés ou neutres 821 navires, dont 225 lui furent livrés et naviguèrent avant la fin des hostilités. D'autre part, une publicité intense fut organisée autour de l'idée de construction à outrance. Des affiches furent apposées par dizaine de milliers, ainsi conçues par exemple : « 161.674-tonnes ! Un record ! La production des navires de commerce fut, en mars, de 161.674 tonnes dont 32 navires de 6000 tonnes. Mais les Huns ont coulé 81 navires en mars. Les travailleurs des chantiers peuvent et veulent interdire aux Huns d'affamer la nation. Nous avons besoin de plus de navires ! ».

Les mesures prises pour accroître la production des chantiers navals ne tardèrent pas à produire d'excellents résultats. On peut les résumer en deux chiffres :

Au cours de l'année s'achevant au 31 mars 1917, l'Angleterre avait produit 692.825 tonnes, au cours de celle prenant fin au 31 mars 1918, elle en construisit 1.237.515.

En 1918, la flotte britannique était utilisée de la façon suivante :

2.000.000	de tonneaux	comme auxiliaires de la flotte de guerre.
1.850.000	—	pour les besoins de l'armée.
2.600.000	—	pour ceux des alliés (45 0/0 des importations totales de la France en 1918 furent effectuées sur cales anglaises).
400.000	—	pour les Dominions.
1.600.000	—	pour le commerce à l'étranger et les services côtiers.
6.000.000	—	pour le Commerce International.
Soit 14.450.000 tonneaux, sans parler des unités en réparation.		

La diminution du tonnage britannique entraîna la nécessité de restreindre, dans la plus large mesure, la consommation de certaines denrées, et de surveiller très étroitement l'ensemble des importations, de façon à les réduire au strict minimum. Alors que celles-ci s'élevaient, en 1913, à 54.500.000 tonnes, dont 34.500 000 sous pavillon anglais elles tombaient à 46 millions, en 1916, à 38 millions en 1917 et à 35 millions en 1918, dont 30 millions sur navires anglais.

En même temps, toutes les dispositions étaient prises pour assurer une bonne utilisation du tonnage. Le chargement et le déchargement des navires furent considérablement accélérés et, par suite d'un aménagement plus soigneux des cargaisons, les quantités de marchandises transportées furent, à tonnage égal, supérieures de 40 0/0 à celles de 1913.

L'œuvre de Il importe de souligner l'habile gestion
sir Joseph Maclay du Ministry of Shipping qui, créé à la fin
 de 1916, fut dissous le 31 mars 1921,
après avoir rempli son office avec une remarquable efficacité. Il n'est pas d'exemple, croyons nous, d'un autre organisme d'Etat ayant fonctionné d'une façon aussi exactement commerciale. Les résultats qu'il a, d'ailleurs, obtenus, feraient l'orgueil de n'importe quelle entreprise privée. La tâche à laquelle il avait à faire face était, pourtant, immense: Il géra avec sagesse et économie la plus grande flotte de commerce qui eut jamais été rassemblée et contrôlée, pendant la période la plus critique de la guerre, les 3/4 environ de la marine marchande en service dans le monde. En novembre 1918, 3.500 personnes y étaient encore employées sous l'habile direction du Shipping Controller, Sir Joseph Maclay, le plus grand armateur de tramps du monde. En novembre 1918, le Ministry of Shipping possédait 283 bateaux dont 147 navires-types, jaugeant 1.800.000 tonnes et il avait passé des commandes pour 595 autres de 3.800.000 T. dw.

La plupart de ceux-ci furent transférés dans d'excellentes conditions à l'armement privé, ou leurs contrats de construction résiliés, moyennant une indemnité raisonnable.

L'œuvre du Shipping Controller, à dater de la fin des hos-

tilités, fut plus remarquable encore que celle du temps de guerre. De l'armistice au 31 juillet 1920, ses services assurèrent le transport de plus de 7.860.000 personnes.

A cette époque, la valeur du tonnage était de quatre à cinq fois, au moins, celle de 1914 et beaucoup d'armateurs d'une indiscutable compétence, prévoyaient une nouvelle hausse du coût des navires par suite des destructions causées par les sous-marins allemands et de la nécessité dans laquelle se trouvaient la plupart des pays du monde de reconstituer leurs stocks et de réparer les désastres accumulés par la guerre. En dépit des conseils qui lui étaient prodigués de toute part et des pressions exercées sur lui pour qu'il prolongeât sa gestion, sir J. Maclay n'hésita pas à annuler tous les ordres de construction passés et à céder à l'armement privé ses navires, faisant ainsi bénéficier son pays des prix records pratiqués à ce moment-là sur le marché. Cette remarquable opération fut conduite par lui avec une maîtrise que traduisent les chiffres ci-dessous publiés par le Ministry au début de 1921 :

Coût total des navires construits dans le R. U.	£ 36.500.000
Prix de vente de ces navires.	47 500.000
Bénéfices.	11.000 000
Coût total des navires construits à l'étranger.	27 000 000
Prix de vente de ces navires.	18.500.000
Pertes.	8.500.000
Bénéfices nets sur le total des transactions.	2.500.000

L'éloquence de ce document comptable est irrésistible. Mais il convient d'ajouter, qu'outre le bénéfice réalisé sur la vente de ces navires, ce tonnage avait permis au pays d'économiser £ 27 millions qui eussent dû être payées aux armateurs pour transports de troupes et de marchandises. Ces résultats apparaissent plus surprenants encore, si on les rapproche de ceux obtenus par le Shipping Board américain et que nous exposerons plus loin, ou même par l'Etat français. On a lu, à ce propos, le rapport de M. Bloch, Procureur Général près la Cour des Comptes sur les résultats de l'exploitation de la flotte d'Etat et M. Morinaud a pu écrire, en mars

1921, à propos de celle-ci : « Les bateaux achetés ou construits pour le compte de l'Etat, ne sauraient, actuellement, avoir une valeur commerciale très supérieure à 3 ou 400 millions, alors que le prix de construction avec les dépassements possibles et l'augmentation considérable du prix du dollar pour les constructions en Amérique, dépassera 1 milliard 500 millions de francs. Le déficit probable du compte B apparaît donc, pour le moment, comme devant l'être de l'ordre de grandeur du milliard, au minimum. Si la flotte d'Etat avait été vendue il y a un an, ce déficit formidable n'eut pas existé et l'Etat eut retrouvé à peu de chose près le montant de ses débours. L'Etat commerçant peut, encore, se juger sur ce simple fait. »

Le remarquable succès d'un organisme d'Etat en Angleterre n'a d'ailleurs, nullement convaincu ce pays de la nécessité de nationaliser les grandes entreprises. C'est, du moins, ce qui ressort des discours prononcés par les armateurs anglais les plus compétents lors du banquet qu'ils offrirent en juillet 1921, à sir Joseph Maclay, pour manifester leur admiration à ce grand homme d'affaires qui avait rendu de si magnifiques services à son pays et à la cause commune des alliés. Le héros de cette fête fit ressortir, alors, le rôle capital joué par son administration au cours des hostilités : « La marine marchande britannique a-t-il dit, a été, pendant la guerre, la veine jugulaire des alliés ; si elle avait été atteinte, l'humanité était perdue. » Mais, il a ajouté : « Personne n'a détesté le contrôle plus que le Shipping Controller lui-même. La liberté et l'entreprise privée sont les seuls espoirs de l'industrie britannique. »

Lord Inchcape à son tour, a conclu en reprenant cette idée de la façon suivante : « Du point de vue économique, l'exploitation gouvernementale ne peut être profitable. Le Gouvernement doit donner satisfaction à trop d'intérêts contradictoires... les considérations politiques s'en mêlent et les nécessités électorales priment celles d'une sage exploitation. Le Gouvernement doit gouverner et non pas faire du commerce. »

Tant de gens ont intérêt à oublier ces vérités de sens com-

mun qu'il n'est jamais inutile de les répéter avec insistance.

*Recrudescence du mouvement
protectionniste* La crise économique, dont le monde commença à pâtir dès le milieu de 1920, devait frapper durement la Grande-Bretagne.

La guerre avait déjà profondément atteint sa marine marchande puisque, selon les chiffres du Lloyds Register, alors que sa flotte de commerce propre jaugeait, à la veille des hostilités, 18.892.000 g.t elle n'en comptait plus, en juin 1919, en dépit du grand effort de reconstruction accompli, que 16.345.000, soit une diminution de 13,5 0/0. Or, le tonnage mondial avait passé, dans le même temps, de 45.404.000 t. à 48.897.000 tonnes. Aussi, alors que le Royaume-Uni possédait, en 1914, 41,6 0/0 de celui-ci, et les Etats-Unis, 4,6 0/0 seulement, ces proportions étaient devenues, en 1919, 34,1 0/0 et 23 0/0.

L'Angleterre n'était donc pas en très bonne posture pour surmonter les difficultés économiques de toute sorte au sein desquelles elle allait se trouver plongée. Elle banda tous ses muscles pour les affronter victorieusement.

Un vigoureux mouvement protectionniste s'y manifesta aussitôt que le gouvernement se chargea, lui-même, de faire aboutir.

Le 31 mars 1921, Sir Robert Horne, Président du Board of Trade, déposa deux projets de loi qui furent votés à une forte majorité, en dépit de l'opposition libérale s'efforçant de sauvegarder les droits du consommateur sacrifié.

Le premier avait pour but de protéger les industries-clefs britanniques intéressant la défense nationale par l'établissement, pendant une période de cinq ans, sur les importations étrangères de certains produits, qualifiés essentiels, analogues à ceux fabriqués en Grande-Bretagne, d'un droit de 33 1/2 0/0.

Le second, plus important encore, devait, d'une part, combattre toute tentative de dumping de l'étranger, en frappant d'un droit de 33 1/2 0/0 les objets manufacturés, importés, vendus moins cher sur le marché anglais que dans leur pays

d'origine, et remédier, d'autre part, dans toute la mesure du possible, aux conséquences désastreuses pour le commerce anglais de la hausse de la Livre en frappant d'un droit spécial les objets pouvant être vendus en Angleterre, au-dessous de leur prix de revient dans ce pays, du fait de la dépréciation de la monnaie de leur lieu d'origine.

Mieux encore, au cours de la grande conférence impériale de Londres du 20 juin 1921, la métropole et les colonies se garantirent réciproquement un régime de faveur dans le sein de l'organisme impérial. On cite, à ce propos, ce mot de M. Massey, premier ministre de la Nouvelle-Zélande : « L'Idéal serait le libre échange à l'intérieur de l'empire britannique ». C'est lui qui se mit, d'ailleurs, dans son pays, à la tête du mouvement protectionniste, lequel aboutit au vote le 3 novembre 1921, d'un tarif douanier prévoyant un régime préférentiel applicable aux importations des diverses parties de l'Empire.

<i>Accélération du mouvement de concentration dans les entreprises d'armement</i>	En même temps, le mouvement de concentration, que nous avons signalé, des compagnies de navigation britanniques, en quelques groupes de plus en plus puissants, allait s'accéléran
---	--

De nombreux armateurs n'avaient pas hésité, tentés par les prix élevés atteints par le tonnage, à se débarrasser de leurs flottes au profit de sociétés plus importantes qui avaient, elles-mêmes, intérêt à supprimer des concurrents gênants en accroissant leur propre puissance.

Au 1^{er} janvier 1922, on comptait, en Angleterre, 37 compagnies de navigation, possédant plus de 50.000 tonneaux (4).

Les trois plus importantes d'entre elles étaient :

1° La British India Steam Navigation C ^e Ltd.	184 navires de 967.219 Tx
2° La Furness Line (avec la Prince Line)	169 navires de 814.641 Tx
3° Les Ellerman Lines	148 navires de 794.350 Tx
La fameuse P and O. se classait seu- lement cinquième avec	64 navires de 564.585 Tx
La White Star n'avait que	32 navires de 493.334 Tx
soit un tonnage moyen de 15.417 tx.	
et la Cunard.	35 navires de 473.132 Tx
soit un tonnage moyen de 13.518 tonnes.	

Mais ces chiffres ne donnent qu'une idée très imparfaite de la réalité. En fait, la plupart des grandes compagnies anglaises ont estimé, avec raison, que leur intérêt était de s'associer en quelques groupes extrêmement puissants.

Les cinq principaux trusts d'armement du Royaume-Uni sont, à l'heure actuelle, les suivants :

1° Le groupe de la P. and O., qui, sous la direction de Lord Inchcape, comprend, outre cette compagnie, la British India Steam Navigation C^e, le New Zealand Shipping C^e, la Hain Steamship C^e, l'Orient Line, la Federal Steam Navigation C^e, l'Union Steamship C^e of New Zealand, soit ensemble : 2.313.132 tonneaux.

2° Le groupe Royal Mail qui, sous la direction de Sir Owen Philipps englobe, avec cette compagnie, la Lamport and Holt, l'Elder Dempster and C^e, les Union Castle Lines, la Pacific Steam Navigation C^e, les Nelson Lines, soit : 1.815.000 tonneaux.

3° Le groupe Ellerman qui, réunit autour des Ellerman Lines, les Ellerman's Wilson Lines et l'Ellerman City Line dont les flottes jaugent 1.175.000 tonneaux.

4° Le groupe Cunard qui comprend, outre cette compagnie, la Commonwealth and Dominion Line, la Burtissland Line, l'Anchor Line, la Donaldson, soit 1.140.000 tonneaux.

5° Le groupe White Star, enfin, qui contrôle, outre cette compagnie, laquelle fait partie elle-même du Mercantile Marine Trust, la Leyland Line, la Shaw, la Savill and

Albion Co, l'Atlantic Transport Co, l'International Navigation Co, l'Aberdeen Line, soit, 1.108.000 tonneaux.

Nous verrons, dans un instant, quels ont été les résultats des efforts déployés par le Royaume-Uni et par l'Amérique pour échapper aux désastreuses conséquences du slump économique.

Situation de la France Mais nous ne pouvons clore ce chapitre sans exposer très succinctement quelle fut, vis-à-vis de la France, l'attitude de l'Angleterre en ce qui concerne les ventes de navires que nous lui avions demandé de nous consentir, et aussi, la répartition entre alliés de la flotte allemande qui leur avait été attribuée.

Dès 1916, des négociations étaient engagées à Londres avec la Grande-Bretagne par l'intermédiaire de M. Clementel, ministre du Commerce, en vue d'obtenir qu'elle nous cédât une partie du tonnage nous faisant défaut pour assurer notre commerce. Nous commençons, en effet, à souffrir cruellement des pertes que nous avons subies depuis le début des hostilités et de l'arrêt des constructions dans nos chantiers navals, qui ne travaillaient qu'à la production de matériel de guerre aussi bien pour notre compte que pour celui de nos alliés. Mais l'Angleterre, qui avait perdu des navires de son côté et qui prévoyait le danger mortel où la mettrait la ruine de sa flotte de commerce fit la sourde oreille.

Un memorandum du Ministry of Shipping, du 28 octobre 1918, reconnut, cependant, les droits particuliers la France à un traitement privilégié, du fait que, si les constructions maritimes y avaient été pratiquement suspendues depuis son entrée en guerre, c'est qu'elle avait « utilisé ses chantiers de constructions navales et ses ateliers, à la production du matériel de guerre dans l'intérêt et pour l'usage des alliés ». Ce texte ajoutait, en outre, que si notre pays avait agi de la sorte, c'est qu'il estimait que le rôle qu'il avait à jouer dans la partie commune devait être surtout militaire et qu'il convenait de laisser à ses partenaires, mieux outillés que lui-même à cet égard, le soin d'assurer la réalisation du programme de guerre des constructions maritimes.

Le Ministry of Shipping proposait, par conséquent, d'aider la France :

1° En transférant sous son pavillon, d'une part 250.000 tonneaux de navires standard de différents types, lancés ou en service, d'autre part 125.000 tonnes à achever au bout des six mois qui suivraient la cessation des hostilités.

2° En autorisant les chantiers navals du Royaume-Uni à entamer la construction pour son compte de 125.000 tonnes de navires à livrer dans un délai maximum de douze mois à compter de la fin de la guerre — soit un total de 500.000 t. que la Grande-Bretagne aurait consenti à nous céder.

Ces bonnes intentions demeurèrent lettre morte et aucune entente ne put être réalisée à cet égard avant le 23 novembre 1919, date de l'accord Clémentel-Maclay.

Cet accord avait été difficilement conclu, mais sa mise à exécution devait être rendue plus malaisée encore par l'attitude du Ministry of Shipping représenté par sir John Esplen. Les taux de fret étaient alors mirifiques et considérables les bénéfices réalisés par les armateurs. L'Angleterre entendait donc continuer le plus longtemps possible à assurer elle-même l'exploitation si rémunératrice de ces navires : il serait toujours temps de nous céder ceux-ci lorsque se manifesteraient les premiers symptômes de la crise commerciale que certains prévoyaient déjà.

Mais, avant d'exposer la façon dont nous fut livré ce tonnage, et pour suivre l'ordre chronologique des faits, il nous faut dire quelques mots de la répartition entre les alliés du tonnage ex-ennemi.

Les gouvernements des puissances défaites demandèrent, dès l'armistice, que le ravitaillement de leurs populations fut assuré par les vainqueurs auxquels leur flotte de commerce avait été livrée.

Celle-ci, en attendant qu'il fut définitivement statué sur son sort par le Traité de Paix, fut seulement confiée en gérance aux alliés. L'utilisation de ces navires était réglée par l'Allied Marine Transports Council, organisme interallié siégeant à Londres. La France, eu égard aux besoins spéciaux de ses régions dévastées, en reçut, pour sa part, 450.000 t.

C'est le 8 mai 1919 que MM. Clemenceau, Wilson et Lloyd George conclurent un accord comportant, d'ailleurs, certaines réserves de la part de ce dernier et aux termes duquel :

1^o Les navires saisis au cours des hostilités étaient considérés comme la propriété de l'état capteur (Etats-Unis, Chine, Brésil, par exemple) sous réserve que, si cet Etat arrivait à recevoir, par application de ce principe, un tonnage supérieur à ses pertes au cours de la guerre, la valeur de celui-ci serait portée à son débit, au compte des réparations.

2^o Les navires livrés aux belligérants, aux termes de l'armistice, devraient être partagés entre eux au prorata des pertes subies.

Cette entente n'était pas précisément favorable à nos intérêts, puisque les prises de la France s'étaient élevées à 40.000 tonnes comme celles de la Chine, alors que celles des Etats-Unis se montaient à 620.000 tonnes, celles de l'Angleterre à 400.000, celles du Brésil à 200.000, celles de l'Italie et du Portugal à quelque 150.000 tonnes pour chacun de ces pays.

Le 10 janvier 1920, l'entrée en vigueur du Traité de Versailles faisait cesser la fiction d'une Allemagne demeurée en droit propriétaire de sa flotte, gérée par les alliés selon les tarifs prévus au Blue Book anglais, et dont les revenus étaient effectivement et sous déduction des frais d'exploitation, portés au crédit de son compte ouvert par la Commission Internationale du Ravitaillement.

Aux termes de l'accord Clémenceau, Lloyd George, Wilson, la France aurait dû restituer la moitié du tonnage qu'elle avait reçu en gérance et qui se trouvait en si fâcheuse condition, qu'elle avait engagé pour le remettre en état, des réparations qui s'élevèrent à quelque 80 millions de francs.

Selon les Traités de Versailles, de Saint-Germain et de Trianon, elle venait, en effet, au partage des navires ennemis demeurés disponibles, concurremment avec les autres puissances, en prenant sa part au prorata des pertes subies, tonne pour tonne et classe pour classe. La flotte de commerce à vapeur de l'Allemagne ne jaugeait plus, alors, du fait des saisies déjà pratiquées par divers pays, que 2.660.000 tonneaux

bruts qui furent livrés à l'Angleterre agissant au nom des alliés.

Notre attribution ne devait être, initialement, que de 208.448 tonnes. Des pourparlers furent alors entamés avec l'Angleterre qui aboutirent à l'accord Bignon-Maclay du 20 avril 1920. Nous conservions la part de tonnage qui nous avait déjà été reconnue, plus 150.000 tonnes prélevées sur celle revenant à la Grande-Bretagne. Un nouvel accord du 14 décembre 1920 devait nous faire bénéficier d'une nouvelle tranche de 109.000 tonnes.

La France ne put donc réparer, à beaucoup près, au moyen du tonnage ex-ennemi, les pertes de guerre de sa marine marchande qui s'étaient élevées à plus de 900.000 tonnes. L'Italie, elle, par contre, recevait un tonnage sensiblement égal à celui qu'elle avait perdu et on a remarqué justement, que la part de l'Angleterre comprenait 30 0/0 de navires ayant moins de six ans et 15 0/0 seulement de plus de vingt ans, alors que dans la nôtre 20 0/0 seulement avaient moins de six ans et 38 0/0 plus de vingt ans.

Aussi, comprend-t-on que M. Morinaud ait pu écrire, dans son intéressant Rapport tendant à la clôture du compte « Flotte en gérance ». « Non seulement la France n'a pas trouvé dans la répartition du tonnage ennemi une compensation équitable de ses lourdes pertes maritimes (le déficit de sa flotte de paquebots reste particulièrement lourd), mais les conditions des accords conclus mettent à la charge de notre budget une somme très élevée que nous ne pourrions retrouver vraisemblablement dans les bénéfices d'exploitation des vapeurs qui nous ont été livrés. »

Si nous en revenons, maintenant, à rechercher de quelle façon nous fut livré le tonnage que l'Angleterre avait consenti à nous céder à la suite de l'accord Clémentel-Maclay et des deux ententes qui le suivirent, nous pouvons nous rendre compte qu'ici encore nous avons été fort mal partagés.

En définitive, ce ne fut que le 8 mars 1919 que la liste des bâtiments composant le premier tiers des 500.000 tonnes à nous livrer nous fut remise. Encore nous causa-t-elle une désagréable surprise car, outre que le type de plusieurs des

42 navires en acier qu'elle comportait ne correspondait pas exactement à celui prévu par les conventions, 7 bâtiments en bois construits au Canada y figuraient dont la cession n'avait jamais été envisagée. Au refus du Gouvernement français de prendre livraison de ces indésirables, le Ministry of Shipping répondit en l'enfermant dans un dilemme dont les deux propositions, également contraires à nos intérêts étaient les suivantes : ou bien consentir à payer 7 mauvais navires en bois, dont nous ne savions que faire au prix de £ : 120.000 l'un, ou bien verser 2 £ supplémentaires par tonne sur le prix des navires d'acier. En tout état de cause, le chiffre de notre dette se trouvait donc arbitrairement accru. Le Gouvernement français dut se résigner le 24 juin 1919, à recevoir les navires en bois. Mais nous n'étions, pour autant, au bout de nos déboires, et le tonnage ainsi cédé allait nous coûter cher. Un contrat de vente devait être dressé pour chaque navire vendu au prix fort pratiqué à cette époque, et le paiement devait en être effectué à Londres en £ suivant les modalités ci-après :

1^o 10 0/0 versés à la signature du contrat ;

2^o 40 0/0 dans les soixante-douze heures suivant l'avis reçu par l'acheteur que le navire était prêt à lui être livré ;

3^o 50 0/0 en 6 versements semestriels échelonnés à partir du sixième mois, de la date de la livraison avec intérêts moratoires sur les sommes restant dues de 2 0/0 au-dessus du taux d'escompte de la Banque d'Angleterre.

Une commission de 1 0/0 du prix d'achat du navire devait être, en outre, versée à un courtier désigné par le Shipping Controller, et l'acheteur était, enfin, tenu à fournir une garantie de banque destinée à répondre du paiement du solde de sa dette.

Aucune réclamation quant au prix établi ne pouvait être admise, basée sur l'inexactitude des spécifications fournies.

Bref, selon le *Journal de la Marine marchande*, ces navires jaugeant approximativement 500.000 tonnes que nous avons payés £ : 23.135.660, peuvent être estimés, au cours moyen pratiqué au début de 1923, soit £ : 10 la tonne, paquebots et navires mixtes inclus, à 5 millions de £ seulement, soit une perte de 17 millions de £ pour l'armement français.

MARINE MARCHANDE AMÉRICAINE

Historique Contentons-nous de produire ici, pour ne pas sortir du cadre de notre sujet, quelques chiffres relativement récents, sans vouloir remonter à l'époque à laquelle le Mayflower de 180 tonnes amena les premiers émigrants, ni à 1607, date à laquelle la Popham Colony lança sur le Kennebec son premier navire de 300 tonnes, ni conter l'étonnante histoire de ce William Phips, ancien berger, qui, venu de son village tout proche de Bath, dans le Maine, à Boston, s'y manifesta le premier vrai constructeur de navires du Nouveau Monde.

Dans les années qui suivirent les événements de 1774, alors que treize colonies, jusqu'alors tributaires de l'Angleterre, se soulevèrent contre la Métropole, et proclamèrent, avec l'aide de la France, leur indépendance, la marine marchande américaine, employée au commerce international, ne cessa de croître en importance.

Elle jauge :

En 1789.	123.893 T.
En 1790.	346.254 T.
En 1794.	438.863 T.
En 1800 enfin.	667.407 T.

pour un tonnage national total de 972.492 T.

Cette fin du xvm^e siècle, fut d'ailleurs une époque extrêmement fructueuse pour les armateurs américains : on cite certains schooners de Salem, le « Rajah » et le « Mount Vernon », par exemple, qui réalisèrent en un seul voyage en Chine et aux Indes néerlandaises, d'où ils revinrent chargés d'épices, des profits de 700 0/0. représentant quatre à cinq fois leur coût initial. L'industrie de l'armement fut la source

d'imposantes fortunes, de celle entre autres, de ce Joseph Peabody qui fut le constructeur et le propriétaire de 83 vaisseaux que montèrent jusqu'à 7.000 hommes d'équipage. Un Mémoire daté de 1803 que rédigèrent les armateurs du port de Newbury fait ressortir que le caractère neutre des Etats-Unis au cours des dernières guerres européennes, avait fait de ceux-ci les principaux transporteurs du monde. •

En 1815, la flotte utilisée par le commerce international jauge 824.295 tonnes pour un tonnage national total de 1.368.128 tonnes.

En 1850, la jauge de la flotte américaine est de 3.535.454 t. et celle de l'anglaise, de 3.565.133 tonnes.

Le mouvement de construction de navires se poursuit activement et en 1851, par exemple, les chantiers américains construisirent 2.027 navires, jaugeant 583.540 tonnes. Aussi, retrouvons-nous la flotte américaine en 1855 jaugeant 5.212.000 t., dont une bonne moitié était utilisée dans le commerce international. Un peu plus de 85 0/0 de cette flotte était composée de voiliers.

En 1861, les Etats-Unis sont, eu égard à l'importance du tonnage engagé dans les transactions avec l'étranger, la seconde puissance navale du monde (2.496.814 tx. contre 3.179.683 tx. à la Grande-Bretagne), et les deux tiers de leurs exportations et importations se font sur navires nationaux.

Depuis 1859, pourtant, l'activité de leurs chantiers de constructions navales s'était singulièrement ralentie puisqu'ils n'avaient produit, cette année-là, que 150.000 tonnes,

C'est que l'Angleterre déployait alors, et depuis plusieurs années, un effort considérable dans la construction des navires en acier et l'industrie américaine, beaucoup moins puissante que sa rivale, ne pouvait la suivre dans cette voie. Ses voiliers de bois étaient, par rapport aux nouveaux vaisseaux anglais, d'une exploitation si peu rémunératrice, que les capitaux américains cessèrent de s'intéresser davantage à leur production.

D'autre part, la guerre de Sécession, qui devait durer de 1861 à 1865, éclatant sur ces entrefaites, vint peser lourdement sur la situation économique du pays.

La flotte marchande nordiste fut littéralement détruite par des Corsaires du Sud.

En 1867, le tonnage américain n'était plus que de 1.568.000 tonnes.

Un renouveau d'activité se produisit après ces dures années : l'opinion publique fut surtout attirée sur la nécessité de créer des manufactures, de grandes lignes de chemin de fer, et d'exploiter les mines.

De formidables capitaux furent drainés vers ces affaires, et la marine marchande se trouva de plus en plus délaissée.

C'est ainsi qu'en 1880, alors que le capital américain engagé dans l'industrie des chemins de fer, s'élevait à \$4 milliards-762 millions, une centaine de millions de dollars seulement était placée dans des entreprises de transports maritimes avec l'étranger.

Le total des constructions navales s'éleva en 1880, à 157.409 tonnes et à 294.122 en 1890 dont près de la moitié (135.000) étaient des petits navires à voiles.

La guerre hispano-américaine devait se charger de mettre en lumière la nécessité d'une marine marchande, réserve de croiseurs auxiliaires, et créatrice d'équipages exercés.

D'autre part, l'acquisition des Philippines, de Puerto Rico, de Guam, et l'intérêt passionné que porta l'opinion publique de ce pays de 100 millions d'habitants, ayant un développement de côtes de près de 17.000 milles, à la création du Canal de Panama, furent des facteurs très favorables à un renouveau de sa marine marchande.

Le 3 septembre 1901, Mac Kinley, dans un important discours prononcé à Buffalo, démontrait à ses auditeurs que l'avenir des Etats-Unis dépendrait du développement de leur marine marchande, que celle-là était bien loin de répondre aux nécessités de leur commerce et de leur expansion et que la maîtrise du Pacifique ne leur serait acquise, que s'ils savaient la mériter par un inlassable effort dans le domaine des choses de la mer.

Trust de l'océan C'est vers cette époque, en 1902, que fut créé le « trust de l'Océan » de Morgan, « l'International Mercantile Marine », qu'on a souvent confondu à tort avec le Pool Nord Atlantique.

Il ne s'agissait nullement, alors, de réaliser l'organisation d'une puissante flotte de commerce américaine, mais bien seulement de concentrer entre les mains de capitalistes américains, les principales compagnies de navigation anglaises desservant l'Atlantique Nord, dans le but de réaliser une exploitation plus rémunératrice. M. Morgan ayant obtenu, en effet, une influence prépondérante dans la direction des voies ferrées aboutissant à Boston, fut amené à considérer de près les rapports qui doivent exister entre les chemins de fer et les lignes de navigation qui les prolongent. La très importante question se trouvait ainsi soulevée des tarifs soudés ou combinés de fer et de mer, que les Allemands s'étaient déjà attachés à étudier et à réaliser minutieusement, et grâce auxquels une seule et même lettre de voiture servait à l'expédition à l'étranger de marchandises sur lesquelles on payait une fois pour toutes l'ensemble des frais de transport terrestre et maritime, aussi bien que ceux de manutention.

De plus, la concurrence existant entre les diverses compagnies participant au trafic intense de cette région était telle, que la majeure partie de leur tonnage disponible se trouvait inutilisée, les ports desservis ne pouvant suffire à leur fournir le fret nécessaire à assurer le plein chargement de leurs navires. C'est dans le but de faire cesser cette situation anti-économique, aussi bien que pour tenter, par de savantes combinaisons de tarifs, de créer des courants nouveaux de marchandises, que M. Morgan avait imaginé l'organisation de son trust, qui ne lui permit pas d'ailleurs d'atteindre tous les résultats souhaités, par suite de l'opposition du gouvernement anglais et de l'aide apportée par celui-ci à la Compagnie Cunard dissidente.

Les compagnies filiales de l'International Mercantile Marine, sont l'American Line, la Red Star Line, la White Star Line, l'Atlantic Transport Line, la Dominion Line et la Leyland Line.

*Situation à la veille
de la guerre*

Quoiqu'il en soit, et en dépit de ces efforts, les progrès de la marine marchande américaine furent si lents, qu'à la veille de la guerre, si elle comptait 26.943 navires jaugeant 7.928.688 tonnes la presque totalité de ceux-ci, soit 6.818.363 tonneaux, était affectée aux services côtiers ou à la navigation sur les grands lacs, 1.075.000 tonnes seulement étant utilisées pour le commerce international. Ce chiffre, en apparence considérable, de près de 8 millions de tonnes comprenait, d'ailleurs, une imposante proportion de voiliers (2.607.721 tonnes).

Le Royaume-Uni, à la même époque, possédait 21.445.839 tonneaux dont 980.997 de voiliers seulement.

La flotte américaine ne représentait, par conséquent, plus que le vingtième environ de l'anglaise, et le dixième à peine du commerce international américain par voie de mer, avait lieu sous pavillon national.

En 1913-1914, en effet, le commerce extérieur total des Etats-Unis s'éleva à 4.280 millions de dollars. Sur ce montant, les exportations et importations maritimes représentaient \$ 3.785.468 512.

88 0/0 des marchandises exportées furent transportées par mer, 78,30/0 le furent sur des navires étrangers, et 9,7 0/0 seulement sur des navires américains. Plus de 90 0/0 du commerce extérieur de cet immense et riche pays s'effectuait donc sur cales étrangères. La chute était profonde depuis 1827, date à laquelle les neuf dixièmes des transactions américaines s'effectuaient sous pavillon national.

En 1837, les cinq sixièmes, en 1856 les trois quarts, en 1862, la moitié, en 1869 le tiers, en 1884 le sixième, en 1897, le neuvième des exportations et importations maritimes des Etats-Unis s'effectuent sur des navires américains.

D'autre part, la production annuelle des chantiers navals américains en unités de mer, varia d'un minimum de 132.000 tonneaux en 1909, à un maximum de 267.000 tonneaux en 1908.

Les efforts, d'ailleurs intermittents, du Gouvernement américain, pour provoquer une renaissance de la marine mar-

chande nationale, et notamment le projet de loi déposé par lui dans ce but en 1903-1904, n'aboutirent à aucun résultat positif.

C'est le développement de la guerre mondiale et la politique de Guerre sous-marine de l'Amirauté allemande qui allaient de nouveau, et de façon pressante, attirer l'attention de ce grand peuple sur sa flotte de commerce si longtemps négligée.

Il ne faut pas oublier que 6 millions de tonnes de navires austro-allemands étaient devenues inutilisables pour le trafic mondial, que la France et l'Angleterre avaient procédé à la réquisition d'une bonne partie de leur flotte et qu'un million de tonnes russes étaient bloquées dans la Mer Noire.

Cette volonté des Etats-Unis de se créer une vaste flotte marchande allait avoir de très importantes conséquences économiques. M. Leroy-Beaulieu, dans son ouvrage sur « Les Etats-Unis aux ^{xx}e siècle », avait prévu que l'Amérique s'efforcerait, à un moment donné, d'occuper la première place, parmi les nations maritimes et ajoutait-il : « Le jour où ils l'auront conquise, verra le couronnement de leur prépondérance économique sur une très grande partie du monde, sinon sur le monde entier. » Nous allons voir ce qu'il en a été.

Ship Register act du 18 août 1914 Dès le 18 août 1914, le Ship Register act, autorisa l'immatriculation des navires construits à l'étranger, mais appartenant entièrement à des Américains, sous pavillon national, à la seule condition qu'ils eussent été reconnus aptes à tenir la mer, par le service de l'Inspection des Navires à Vapeur.

Le Panama's act de 1912 exigeait, en effet, entre autres conditions, pour qu'un navire pût être nationalisé américain, qu'il fut de construction américaine, ou âgé de moins de cinq ans et le prix des constructions navales étant sensiblement plus élevé aux Etats-Unis, qu'en Europe, ce texte constituait un grave obstacle au développement de la Marine marchande nationale.

Avant même cette loi de 1912, l'immatriculation sur les

registres américains n'avait lieu que dans des cas tout à fait exceptionnels.

Le résultat de cette politique habile, inaugurée par la loi du 18 août 1914, fut que, au cours de l'année fiscale qui prit fin au 30 juin 1915, 750.000 tonnes d.w. furent transférées sous pavillon étoilé. Au cours de l'année fiscale 1915-1916, le chiffre des transferts tomba, il est vrai, à 100.000 t. dw. On estime pourtant que, du 19 août au 1^{er} juillet 1919, 1 million de tonnes d.w. ont été ainsi transférées.

Le tonnage en construction, pour des armateurs privés sur les chantiers américains, passa, de son côté, de 105.000 t. au 1^{er} juillet 1914, à 294.000 tonnes au 1^{er} juillet 1915 et à 997.000 tonnes au 1^{er} juillet 1916. Aussi, le tonnage de la flotte de mer des Etats-Unis, qui était de 1.076.000 tonneaux en 1914 et de 1.871.000 tonneaux au 30 juin 1915, s'élevait-il à 2.191.000 Tonneaux un an après, et alors que 9,7 0/0 seulement des exportations américaines avaient eu lieu sous pavillon national en 1913-1914, 14 0/0 de celles-ci en 1915, 16 0/0 en 1916, 27,8 0/0 en 1919, 42,7 0/0 en 1920, 39,8 0/0, en 1921, allaient être effectuées sur cales américaines.

Le ministre du Commerce déposa d'autre part, sur les bureaux du Congrès, dès septembre 1914, un premier projet de loi, dit « Ship Purchase Bill » qui ne fut pas voté par le Sénat, à l'effet d'ouvrir au Gouvernement un crédit de \$ 30 millions destiné à l'achat de navires marchands.

Shipping Act . Un second projet beaucoup plus important, déposé le 31 janvier 1916, fut mis en vigueur le 7 septembre de la même année. Ce Shipping Act réalisait, somme toute, un compromis entre les partisans des deux tendances qui s'étaient livrés, des combats acharnés, ayant causé l'échec du précédent projet, et dont les premiers rêvaient la création d'une puissante flotte d'Etat, alors que les seconds, continuaient à ne voir le chemin du salut, que dans le libre jeu des initiatives privées.

Ce texte instituait une organisation administrative spéciale, le « United States Shipping Board » composé de 5 membres,

nommés avec le consentement du Sénat, par le Président de la République, qui ne pouvait choisir plus de 3 commissaires dans le même parti politique, ceux-ci ne devant avoir, d'autre part, aucun intérêt pécuniaire dans l'une quelconque des Compagnies de navigation américaines. Cette dernière mesure qui témoignait de l'existence, chez les auteurs de la Loi, de louables scrupules moraux, écartait *à priori*, du nouvel organisme toutes les compétences réelles de l'armement américain.

Les pouvoirs du Board furent très étendus, puisque, sous réserve de l'approbation présidentielle, il pouvait faire construire ou équiper, de préférence en Amérique, toutes autres conditions étant égales, louer, affréter, acquérir des navires propres au commerce maritime, et susceptibles d'être éventuellement utilisés comme croiseurs auxiliaires en temps de guerre.

Il avait, en outre, la faculté de louer, d'affréter ou de vendre ces mêmes navires, de contrôler l'activité des armateurs, et de créer, s'il l'estimait utile, pour favoriser ses propres opérations une ou plusieurs sociétés commerciales d'un capital global maximum de 50 millions de dollars sous le régime des lois du District de Colombie. Ces sociétés n'étaient d'ailleurs autorisées à exploiter elles-mêmes, des navires de commerce, qu'après avoir tenté en vain de les vendre, de les affréter, ou de les louer à un citoyen américain. L'Etat n'intervenait, en somme, qu'à titre subsidiaire et à défaut d'initiative privée dûment constatée. Le Gouvernement américain ne songea, jamais, semble-t-il à assurer lui-même l'exploitation d'une puissante flotte d'Etat. Il voulut, au contraire, celle-ci ayant dû être créée, assurer son absorption dans le plus bref délai possible par les entreprises privées d'armement.

Le Board, avec l'approbation du Président, pouvait vendre une partie du capital engagé dans ces entreprises, mais à condition qu'il n'y fut, à aucun moment, en minorité.

A l'expiration d'un délai de cinq années, à dater de la fin la guerre, l'exploitation des navires par des sociétés comptant les Etats-Unis au nombre de leurs actionnaires, devait cesser par la mise en liquidation de celles-ci, leurs biens revenant

alors au Shipping Board et les possesseurs de leurs titres, autres que le Gouvernement américain, étant remboursés par cet organisme à un prix raisonnable. Cette indemnité, en cas de désaccord, serait fixée par trois arbitres, l'un nommé par le Board, le second par l'intéressé, le troisième par les deux premiers.

Le Board devait adresser chaque année au Congrès, au 1^{er} décembre au plus tard, un rapport comprenant ses recommandations, le résultat de ses transactions, et un état de toutes ses dépenses et recettes.

Aux termes de l'article 9 de la loi, pendant la guerre, ou en cas de danger national, constaté par une proclamation présidentielle, aucun navire américain ne pouvait être, sans l'autorisation du Shipping Board, vendu, loué ou affrété à un étranger, ni à plus forte raison, transféré sous un autre pavillon. Au cas où une telle opération aurait été exécutée en violation de ce texte, le navire devait être confisqué et le délinquant frappé d'un maximum de 5 ans de prison et de 5.000 \$ d'amende.

Les Etats-Unis disposaient, lors de leur entrée en guerre au 2 avril 1917, de 61 chantiers de constructions navales employant 75.000 hommes. Mais dès le 3 février, une proclamation du Président Wilson, déclara que l'Amérique se trouvait, du fait de l'insuffisance de sa marine marchande, en période de danger national. Aux termes de l'article 11 du Shipping Act, le Board organisa le 16 avril 1917, la « United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation » société anonyme, au capital de 50 millions de dollars.

Cette société était également constituée sous la forme d'une entreprise privée bien que n'étant, somme toute, qu'un organisme d'Etat auquel le Board délégua aussitôt tous les pouvoirs qui lui avaient été reconnus par la loi de 1916 pour la construction et l'exploitation des navires.

Sous la Direction de M. W. Denman, juriconsulte de l'Amirauté, appartenant au parti Démocrate et Président du Board, le Crédit de \$ 50 millions dont il avait la libre disposition fut affecté à l'exécution d'un programme de constructions de navires en bois. Le major général George W. Goethals fut

nommé directeur général de l'Emergency Fleet Corporation, et cela bien qu'il fut tout à fait hostile à la construction d'unités en bois et partisan, au contraire, de la production intensive de navires en acier. Ces vues si contraires à celles de M. Denman furent cause qu'il durent, l'un et l'autre, à la demande du Président, démissionner en même temps.

Ce crédit de 50 millions de dollars allait, lui-même, être bien vite reconnu tout à fait insuffisant à assurer la réalisation des vastes projets conçus.

Loi de Finances C'est alors qu'intervint la loi de Finances du 15 juin 1917 ces du 15 juin 1917 qui conférait au Président des pouvoirs dictatoriaux en matière d'armement et portait à 400 millions de dollars la somme affectée à l'achat, à la construction ou à la réquisition d'établissements, de matériel, de chartes, et de navires achevés ou en voie de construction. Un crédit supplémentaire de 5 millions de dollars était en outre prévu par l'exploitation de cette flotte. Le Président qui avait la libre disposition de ces sommes pouvait :

1° Commander à toute personne tout navire et tout matériel qu'il estimerait nécessaire ;

2° Modifier, suspendre, annuler ou réquisitionner tout contrat actuel ou à intervenir, ayant trait à la construction aussi bien qu'à l'achat de navires ou de matériel ;

3° Réquisitionner tout ou partie des chantiers ou établissements construisant des navires ou du matériel naval quels qu'en fussent les propriétaires ;

4° Réquisitionner ou acheter tout navire en construction ou achevé. Le Président, au cas où l'on refuserait de se soumettre à sa décision, pourrait s'emparer immédiatement du navire ou du matériel, moyennant le paiement d'une indemnité estimée par lui raisonnable.

Ces pouvoirs exorbitants ne devaient prendre fin que six mois après la mise en vigueur du traité de paix entre l'Amérique et l'Allemagne.

Le Président ne pouvant diriger lui-même, comme il s'en trouvait ainsi chargé, les opérations de construction, d'achat

ou de réquisition des navires ou du matériel naval, non plus que l'exploitation de la flotte ainsi constituée, fut amené à déléguer ses pouvoirs à des organismes spéciaux. Par une ordonnance du 11 juillet 1917, il investit de celles de ses attributions relatives à la construction des navires l'Emergency Fleet Corporation et de toutes les autres, le Shipping Board, lui-même.

Dès le 3 août 1917, l'Emergency Fleet Corporation réquisitionnait toutes les coques et tous les matériaux existant dans les chantiers navals américains et destinés à la construction de navires de commerce en acier de 2.500 T. de portée en lourd, ou au-dessus. Cette mesure eut pour résultat de lui procurer 431 navires jaugeant 3.068.000 T. dw. dont un certain nombre se trouvaient, il est vrai, à peine commencés. Le 12 août 1917, la réquisition fut décidée de tout le tonnage américain de mer, mesure qui ne tarda pas à amener sous le contrôle du Gouvernement, 393 navires de 2.772 000 T. dw. Leur nombre allait s'élever, au moment de l'armistice, à 444 jaugeant 2.930.000 T. dw.

C'est vers ce mois d'août 1917 que 200.000 T. furent transférées des Grands Lacs à la flotte gouvernementale de haute mer. Plusieurs de ces navires, d'un tonnage assez élevé, durent être coupés en un certain nombre de morceaux et ceux-ci conduits, flottant sur leurs flancs, aux chantiers chargés de les rassembler.

Toutes ces mesures avaient moins pour but d'accroître l'importance proprement dite, du tonnage américain que d'en assurer l'utilisation la meilleure possible, en en confiant la gestion à un seul organisme. Mais d'autres décisions, destinées, elles, à assurer son augmentation rapide, n'allaient pas tarder à être prises.

Résolution Une résolution du Congrès du 12 mai 1917
du 12 mai 1917 avait autorisé le Président à prendre possession au nom des Etats-Unis des navires mouillés dans les eaux territoriales et appartenant à des Sociétés ou à des citoyens de nations ennemies.

Par deux ordonnances des 30 juin et 3 juillet 1917, le Ship-

ping Board fut chargé par le Président de s'emparer des 112 unités de commerce ennemies retenues dans les ports américains et représentant une capacité de près de 800.000 Tx de portée en lourd. On ne dépensa que \$ 8 millions pour mettre cette flotte en état de navigabilité.

Autres mesures Entre temps, l'Amérique achetait au Japon 13 navires d'acier déjà construits, et lui en commandait 13 autres. Des accords étaient également passés avec la France, le Danemark, la Suède, la Norvège, le Japon pour effectuer le nolisement d'un certain nombre de navires. Le Gouvernement arriva, de la sorte, à se procurer 150.000 T. de voiliers et 1 million de T. dw. de vapeurs.

Des négociations furent enfin entamées avec le Gouvernement Hollandais, qui devaient demeurer infructueuses et se terminer par le coup de force du 20 mars 1918, date à laquelle le Ministre de la Marine reçut l'ordre du Président de s'emparer, pour les utiliser selon les besoins de la guerre, des 534.000 Tx hollandais qui se trouvaient mouillés dans divers ports américains et dont les propriétaires devaient être indemnisés. Certaines unités de cette flotte, ainsi brutalement réquisitionnée, ne leur furent restituées que dans le courant de l'été 1919.

En même temps, le S. B., pour aider au rapide établissement de nouveaux chantiers de constructions navales, fournit bien souvent leur capital, donna sa garantie à leurs fournisseurs et leur assura même un bénéfice minimum.

A l'origine, toutes les dépenses entraînées par l'exploitation étaient à sa charge. Il fournissait, en outre, capitaux et matériel et allouait enfin aux Compagnies gérantes une commission fixe de 50/0 du montant du fret pour les voyages d'aller et de 2 1/2 0/0 pour ceux de retour. Celles-ci étaient donc assurées d'un bénéfice, tous les risques de pertes incombant à l'Etat. Cette façon de procéder conduisit à des résultats financiers si déplorables qu'on s'empressa d'adopter un autre système, dit *Managing Agency Agreement*, assez complexe, qui supprimait les commissions fixes, les seuls bénéfices nets devant être répartis entre le Board et son agent.

Cette nouvelle méthode, expérimentée à dater du 1^{er} mars 1920, fut abandonnée à son tour, à la suite des protestations de la plupart des armateurs et l'on en revint purement et simplement au système antérieur dont on avait cependant pu mesurer toute la malfaisance.

L'exploitation du Board Aussi, s'explique-t-on qu'en dépit de l'énorme hausse des frets et de la situation exceptionnellement prospère de tous les armements privés du monde jusqu'à la fin du premier semestre de 1920, le S. B. n'ait, quant à lui, à peu près jamais cessé d'exploiter à perte.

Les crédits à lui accordés jusqu'à la fin de janvier 1920 avaient été de \$: 3.181.451.000 et ses recettes s'étaient élevées à \$: 244.840.726, contre \$: 3.137.311.816 de dépenses.

Le Président de cet organisme estimait, à cette date, que ses 1516 navires jaugeant 8.667.588 tonneaux rapporteraient, au cours du premier semestre de 1920 \$: 45 millions.

Or, si l'on ajoute aux \$: 3.137.311.816 de dépenses ci-dessus, celles restant à effectuer jusqu'en juin 1920, soit : \$ 256 millions environ, on arrive à cette conclusion que, pour une dépense totale de quelque 3.400 millions de dollars, le S. B. ne pensait pouvoir encaisser que \$: 45 millions par semestre, soit 2,65 % par an, et ceci à un moment où les premiers effets de la crise commerciale ne se faisaient pas encore sentir.

Le Bilan que publia cet organisme pour les douze mois se terminant au 30 juin 1920, se soldait d'ailleurs, par un déficit de \$: 513.366.139.

M. Lasker, président du S. B. critiquait vigoureusement le 16 juillet 1921 ce système d'allocations à la compagnie gérante de 5 0/0 sur les recettes brutes, grâce auquel le contribuable américain était condamné à payer à celle-ci une rente appréciable quelque défectueuse que put être sa gestion. Il citait, à ce propos, de nombreux exemples d'une déplorable exploitation, celui, entre autres, d'un navire affecté au trafic des ports européens qui fit 5 voyages aller et retour pour apporter en tout aux Etats-Unis 40 tonnes de marchan-

dises. Il fournissait, pour conclure, les chiffres suivants plus éloquents que tous les commentaires et traduisant la situation financière du S. B. pour l'année prenant fin au 30 juin 1924 : « Je demanderai au Congrès s'il peut donner au S. B. \$: 200 millions pour la présente année fiscale. Encore, n'est-il pas sûr, vu la mauvaise tenue de notre comptabilité, que cette somme représente le montant exact de nos besoins. » Il ajoutait néanmoins : « La flotte existe et c'est la plus grande que le monde ait jamais vue... Aussi, devons-nous nous détourner du triste passé et envisager l'avenir avec patience et bonne volonté. » Un immense effort avait été fourni en effet pour cette création.

L'industrie des constructions navales M. Hurley, président du S. B., dans un important discours du 26 mars 1918, avait déjà exprimé un légitime orgueil de la tâche accomplie. « Nous nous trouvons a-t-il dit, dans la nécessité de créer une industrie entièrement nouvelle. Au moment de l'entrée en guerre de l'Amérique, il n'y avait chez nous que 37 chantiers de constructions navales ; nous en avons établi 81 nouveaux, et nous avons agrandi 18 des chantiers déjà existants... Nous sommes en train d'y monter 235 nouvelles cales de construction de navires d'acier, soit 26 de plus qu'il en existe à présent dans l'ensemble des chantiers d'Angleterre... Avec notre total de 730 cales, nous dépasserons de 521 le nombre que vient de donner Sir Eric Geddes, comme étant celui des cales de l'Angleterre à l'heure actuelle... La nouvelle industrie créée par nous fera de l'Amérique la plus grande nation maritime dans l'histoire du monde... Aucune nation ne peut occuper un rang commercial élevé si elle ne possède en propre ses manufactures et sa marine marchande... Nous aurons le plus grand nombre de chantiers, la plus grande quantité de matières premières et de main-d'œuvre et lorsque nos chantiers de construction seront achevés et bien organisés sur des bases solides afin de construire des bâtiments rapidement et à bon compte, nous ne produirons pas seulement des navires en quantité suffisante, pour prendre la direction du commerce mondial, en fournis-

sant le transport à des taux raisonnables, rendant ainsi service aux autres parties du monde, mais nous construirons des navires en si grand nombre et à des prix si raisonnables que nous deviendrons le principal centre des constructions navales du monde. »

Nous verrons comment le fossé de la crise économique fit trébucher Perrette et s'envoler ses rêves.

La tâche paraissait surhumaine d'organiser de toutes pièces l'immense administration chargée de réaliser le programme naval américain et qui devait comprendre une majorité de techniciens éminents : financiers, ingénieurs, chefs de trafic, sans parler d'un très nombreux personnel ouvrier spécialisé.

Il fallait, en outre, et en même temps, comme nous l'avons dit, négocier avec les Etats neutres pour en obtenir des cessions de tonnage, réquisitionner et exploiter toute la marine marchande américaine, mettre en état, enfin, la flotte de commerce ennemie saisie dans les ports nationaux.

En dépit de ces difficultés, la flotte en acier des Etats-Unis était, au 1^{er} mars 1918, de 8.565.708 tonneaux de portée en lourd, comprenant 5.160.000 tonnes commandées par l'Emergency Fleet Corporation et 3.405.408 tonnes de navires réquisitionnés.

Dans les trois premiers mois de 1918, l'Amérique construisit à peu près autant de tonnage que toutes les autres nations réunies dans le même laps de temps.

Une flotte hauturière d'une réelle valeur se trouvait, dès cet instant, constituée, dont les filiales et agences du Shipping Board assurèrent l'exploitation.

Il est indispensable de souligner les manifestations dans le domaine des constructions navales, de l'effort américain pour posséder une marine marchande de premier ordre. Le Gouvernement des Etats-Unis s'attacha à développer intensément cette industrie. La chose était malaisée, tant à cause du petit nombre et de la médiocre organisation des chantiers existants, que des besoins de la marine de guerre, du manque de matières premières dont les nécessités de la guerre exigeaient une prodigieuse consommation, de la pénurie enfin de main d'œuvre spécialisée. Pour parer à ce dernier inconvé-

nient, un appel patriotique ayant été lancé dans le pays pour obtenir l'enrôlement dans les services des constructions navales de 250.000 hommes, dans un délai de dix jours, il s'en trouva 285.000 pour y répondre. La bonne volonté ne manquait donc pas, mais plutôt la compétence. Aussi, créa-t-on à Newport-News une école où 247 mécaniciens habiles furent détachés pour une période de six semaines d'entraînement intensif à la suite de laquelle ils pouvaient être nommés instructeurs des recrues amenées dans les chantiers.

Le nombre des ouvriers employés aux constructions navales qui était de 45.000 à peine en 1916, passa à 236.000 en mars 1918.

La puissance économique du pays était telle et sa volonté d'aboutir à ce point irrésistible que ses chefs allaient réussir à y créer, peut-on dire, en quelques mois une industrie entièrement nouvelle.

Au cours de l'année 1917, les chantiers américains construisirent 281 navires de mer d'une jauge brute de 824.000 tonneaux. On peut estimer à 3 millions de tonneaux bruts la flotte des Etats-Unis utilisée au 31 décembre 1917 dans le commerce international. Le programme de l'Emergency Fleet Corporation prévoyait, quant à lui, la réalisation d'une flotte de 3.256 navires de 18.249.526 de tonnes dw.

Vers la fin de 1918, le nombre des ouvriers employés par les chantiers américains de constructions navales s'élevait à 300.000, 250.000 autres étant utilisés dans les industries annexes de l'armement. M. Charles M. Schwab, le roi de l'acier, chef de cette toute puissante Bethléem Steel Corporation, qui exécuta, au cours de la guerre, pour le compte du Gouvernement américain ou de ses alliés \$ 600 millions de travaux fut nommé, au printemps 1918, directeur général de l'Emergency Fleet Corporation. Il s'attacha à poursuivre avec ardeur l'œuvre de ses prédécesseurs en vue de développer à son maximum le rendement des chantiers de constructions navales de son pays.

Pour se bien rendre compte de l'énergie déployée, il importe de préciser que, dans bien des cas, des marécages durent être comblés, au prix d'efforts inouïs, avant que ne pussent être

construites les cales de lancement. L'exemple de Hog Island est, à cet égard, si caractéristique qu'il convient de l'exposer avec quelque détail.

Au début de 1917, Hog Island n'était qu'un vaste marais infesté de moustiques sur la rivière Delaware. Dès cette époque, et au cours du très dur hiver 1917, on commença à procéder à sa transformation en une cité industrielle, pourvue d'un chantier de constructions navales de 50 cales, alors qu'un chantier normal d'avant guerre ne comptait que de 3 à 5 cales. Les travaux y furent poursuivis avec une telle activité que, le 5 août 1918, avait lieu le lancement du premier navire construit dans l'île métamorphosée. On utilisa, pour la mise en état de Hog Island, 105 millions de pieds de bois de construction, représentant le chargement de 350 navires de 300.000 pieds chacun; 600 dessinateurs en dressèrent les plans; ses 50 cales s'étendirent sur une longueur de 1 mille 1/4 le long de la rivière, tandis que 7 quais d'achèvement de 1.000 pied de long chacun occupèrent un autre mille de ses bords et furent disposés de façon à recevoir chacun 4 navires. On créa des trains ouvriers spéciaux, matin et soir, de et pour Philadelphie, des restaurants avec orchestre, où étaient servis pour 30 cents des repas substantiels; deux hôpitaux très complets pourvus d'une salle d'opérations dont l'un flottant pour les malades contagieux; un journal hebdomadaire illustré, le *Hog Island News*, une banque, un bureau de poste, une école d'apprentissage. Six cents gardiens armés assurèrent la police de la nouvelle ville.

La construction d'un navire exigeait l'assemblage sur cale de 20.000 pièces séparées, lesquelles étaient fabriquées par 3.500 sociétés différentes des Etats-Unis et du Canada.

Hog Island n'était, en effet, qu'un chantier d'assemblage et de montage, comme Newark-Bay avec ses 28 cales et Bristol avec les 12 siennes. D'après les estimations des hommes compétents, ces trois seuls chantiers devaient, en pleine production, construire plus de navires en un an, que le Royaume-Uni tout entier ne l'avait jamais fait, dans le même laps de temps.

Les Américains furent donc les premiers à réaliser, sur une

aussi vaste échelle, la standardisation de l'industrie des constructions navales : on monta des navires en séries, tout comme des automobiles ou de vulgaires machines à coudre. Mais les unités ainsi construites, dites *Fabricated Ships*, furent généralement considérées comme étant d'une qualité sensiblement inférieure à celle des autres navires, et, pour porter un jugement exact sur la grande flotte américaine créée pendant la guerre, il ne faut jamais perdre de vue qu'elle comprend d'une part 60 0/0 de ces navires *fabricated* et, d'autre part, 42 0/0 de navires en bois, alors que ces derniers n'entrent dans la composition de la flotte britannique proprement dite, Dominions exclus, que dans la proportion de 2 0/00.

L'énumération de quelques autres faits montrera quelle fut l'intelligente et fiévreuse activité déployée par nos associés américains pour réaliser la construction d'une grande flotte de commerce, destinée à assurer leur succès aussi bien sur le terrain militaire que sur celui de la lutte économique d'après guerre.

Une compagnie de Seattle mit sur cale la quille d'un bâtiment de 8.800 tonnes et le lança en soixante-quatre jours. Une seule des compagnies de constructions navales d'Oakland lança le même après-midi 3 bâtiments de 9.400 tonnes. A Camden, tout près de Hog Island, les chantiers de la New-York Shipbuilding Cy lancèrent le s/s *Tuckahoe* de 5.500 t. vingt-sept jours après sa mise en chantier. Il fut équipé en dix jours et fit son premier voyage, à pleine charge, trente-sept jours après la pose de sa quille. En juin 1918, la Baltimore Dry Dock and Shipbuilding Cy procéda au lancement du navire frigorifique *South Pole* de 6.200 Tx. dw. quarante jours après sa mise en chantier ; 1.000 hommes avaient été employés à cette construction en deux équipes, travaillant l'une neuf heures et l'autre onze.

Les résultats de cet immense labeur furent tels, qu'au moment de l'armistice, les chantiers américains livraient chaque jour au Bureau des Opérations quatre navires entièrement terminés, et que celui-ci avait déjà reçu 2.400.000 t. en exécution de commandes qu'il avait passées. Les Etats-

Unis comptaient alors 223 chantiers et 1.122 cales de construction.

L'effort américain se poursuit après la victoire On aurait tort de croire que, la guerre une fois terminée, l'Amérique renonça soudain à poursuivre son plan de réalisation d'une vaste flotte commerciale. La plus grande partie des navires construits pour le compte du Gouvernement le fut, en effet, après la cessation des hostilités. C'est ainsi que, dans le cours du seul mois d'avril 1919, plus de 200.000 tonnes furent livrées à l'Emergency Fleet Corporation et, d'une façon plus générale, qu'au cours des années 1918 et 1919, on lança quatre fois plus de tonnage que pendant deux années quelconques d'avant-guerre.

Les chantiers américains construisirent :

en 1918	821 navires de mer jaugeant	2.597.026 t.
en 1919	1.135 —	4.131.487 t.
en 1920	628 —	1.679.692 t.

On cessa, cependant, dès ce moment, de produire des navires en bois et le programme de constructions, antérieur à l'armistice, fut l'objet d'une révision sévère qui permit, certains contrats ayant pu être annulés ou suspendus, de le réduire de plus de 25 0/0. Ainsi ramené à 2 311 navires de 13.592.711 T. dw., des cargos pour la plupart, il devait être entièrement réalisé le 31 décembre 1920.

Au 1^{er} juin 1920, la flotte du S. B. comprenait un total de 1.493 navires, dont 1.338 cargos, 28 paquebots, 59 bateaux-citernes, 15 frigorifiques, 5 transports, jaugeant ensemble 9.243.464 tonnes et au 21 juillet 1920 1.820 navires, lui avaient été livrés jaugeant 10.064.477 tonnes.

Si l'on considère non plus seulement la situation de la seule flotte d'Etat au début de juin 1920, mais bien celle de l'ensemble de la Marine marchande américaine, de plus de 500 Tx y compris, par conséquent, les navires appartenant à l'armement privé, et en laissant de côté la flotte des grands lacs, des côtes et des ports, on arrive à un total de 3.064 navires jaugeant 11.106.840 tonnes nettes, soit, approximativement,

plus de 16 1/2 millions de tonnes dw. ce qui revient à dire que la seule flotte marchande de haute mer des Etats-Unis équivalait alors aux deux tiers environ du tonnage anglais affecté au commerce international.

Aussi, en 1920, sur un total d'exportations américaines de \$ 7.145.448.264, 3.416.352.644 \$ eurent elles lieu sous pavillon américain, soit 43,60 0/0 environ contre 20 0/0 en 1918 et 36 0/0 en 1919.

Les premiers symptômes de la crise économique C'est vers le milieu de l'année 1920 que se firent sentir les premières atteintes de la crise économique mondiale au sein de laquelle nous nous trouvons encore plongés. La jeune flotte marchande américaine eut aussitôt à en souffrir cruellement, qui avait été créée dans les mauvaises conditions que nous avons dites, pour faire face à des nécessités urgentes, vitales même, et sans aucune considération du prix de revient.

La politique de l'armement privé Aussi, le Shipping Board et l'armement privé s'empressèrent-ils d'étudier d'urgence, toutes les mesures dont l'adoption leur paraissait susceptible de diminuer la gravité du péril. Avant d'examiner quelle fut, à cet égard, la politique de l'organisme d'Etat il importe de souligner celle pratiquée par les autres armateurs et de s'étendre, notamment, sur les accords qui furent conclus, vers cette époque, avec les compagnies de navigation allemandes.

Les ententes avec les compagnies allemandes de navigation Il était inévitable que les Américains, cherchant à utiliser dans les meilleures conditions possibles leur énorme tonnage, dussent s'adresser, dans ce but, à des armateurs allemands. S'ils possédaient, en effet, une flotte trop considérable pour leurs possibilités d'exploitation actuelles, leurs ex-ennemis, au contraire, avec un personnel exercé, des agences, des quais, des entrepôts, des installations de toute sorte dispersées dans le monde

entier, de bonnes méthodes de travail, fruits d'une longue expérience du commerce maritime, se trouvaient dans l'impossibilité de profiter de leur solide organisation puisqu'ils n'avaient plus de flotte de mer, ayant dû livrer aux alliés, à dater du 10 janvier 1920, tous leurs navires de 1.600 tonnes brutes et au-dessus, la moitié de ceux de 1.000 à 1.600 tonnes et le quart de leurs chalutiers à vapeur et autres bateaux de pêche. Cette clause du traité de paix, avait, elle du moins, été strictement observée.

Ces hommes dont les besoins réciproques se complétaient si heureusement devaient être fatalement amenés à s'entendre pour leur donner satisfaction.

L'administration new-yorkaise de la Hamburg Amerika Linie pressentit, dès le début de l'année 1920, le gouvernement américain, en vue d'obtenir du Shipping Board la location d'un certain nombre de navires et de pouvoir ainsi rétablir ses lignes d'avant guerre sous la gestion commune des intéressés allemands et américains.

A cause, peut-être, de la vive opposition de l'Angleterre, l'amiral Benson, très favorable pourtant à ce projet, ne lui donna pas de suite, mais il n'hésita pas à déclarer que de pareils accords pourraient intervenir entre sociétés allemandes et sociétés privées entièrement américaines, sans qu'il y vit d'inconvénient d'aucune sorte. C'est alors que les chefs des grandes entreprises de navigation allemandes et, notamment, le Dr Cuno, directeur général de la H. A. L. et MM. Huderman et Peltzer, directeurs de cette même société, décidèrent de se rendre en Amérique.

Dès le mois de juin 1920, un accord fut signé qui liait, pour une durée de vingt années, la H. A. L. au Groupe Harriman, lequel s'était assuré avec Chandler et Cy de New-York le contrôle de l'American Ship and Commerce Corporation, de l'American Hawaïen Steamship, de la Compagnie Kerr, de l'Indépendant Shipping Line, de la Coast Wise Transportation Cy., soit sensiblement plus de 300.000 Tx. dw. sans compter les navires en construction. Le Groupe Harriman acquit, en outre, par la suite, le contrôle de l'importante compagnie de courtages et d'affrètements, Livermore Dearborn

and Cy., et de la Société de Docks Cramps Ship and Engine Cy. au Delaware. Ses flottes jaugèrent alors 400.000 Tx. dw. sans compter les 200.000 Tx. dw. appartenant au Shipping Board et dont il assurait la gestion.

L'exploitation de toutes les lignes desservies au mois de juillet 1914 par la H. A. L. devait être assurée en principe par les deux contractants qui pouvaient fournir chacun jusqu'à 50 0/0 du tonnage utilisé, celui-ci naviguant sous pavillon national. Les trois premières lignes à rétablir, étaient celles de Hambourg à New-York, à la Plata, et aux Indes Orientales. Les deux compagnies, tout en exploitant ces lignes en commun, conservaient leur entière indépendance l'une vis-à-vis de l'autre et se contentaient, en somme, de se servir réciproquement d'agents, chacune dans son pays.

En fait, et par la force même des choses, la participation allemande, pendant les premiers temps tout au moins, devait surtout consister dans l'apport fait à l'armement américain de conseils techniques éclairés, d'installations nombreuses, d'une organisation enfin lui permettant « de faire son apparition immédiate sur les meilleures routes commerciales, aidé par l'expérience d'une Compagnie qui s'occupait de ces affaires depuis un quart de siècle », comme le déclara M. W. A. Hariman, président du Conseil des directeurs des « United American Lines ».

L'Allemagne ne disposait, en effet, d'aucun tonnage appréciable et le coût des constructions neuves y était, de vingt fois au moins, supérieur à celui d'avant guerre, c'est-à-dire, à peu près prohibitif.

Peu de temps après la conclusion de ce premier accord, d'autres sociétés américaines comprirent les avantages qui résulteraient pour elles d'arrangements analogues, leur permettant d'utiliser pour l'exploitation de leur tonnage surabondant, les cadres, les relations et l'expérience des routes commerciales des grandes compagnies de navigation allemandes.

Aussi, l'United States Mail Steamship Cy. de New-York, qui avait affrété, depuis le milieu de 1920, 15 paquebots ex-allemands du Shipping Board, conclut-il avec le Norddeuts-

cher Lloyd, une entente, pour une durée de cinq ans, et renouvelable, aux termes de laquelle cette dernière compagnie devenait le seul représentant général pour l'Europe centrale de la Société américaine. Des lignes partant de Brême pour aboutir à New-York, à Boston, à Baltimore, et à Dantzig, devaient être créées. Les installations de la Compagnie allemande étaient mises à la disposition des navires de son associée américaine, moyennant le paiement d'une indemnité. Le droit était reconnu, enfin, au Norddeutscher Lloyd, d'assurer l'exploitation de ces lignes aussitôt qu'il lui serait possible de le faire, au moyen de navires construits, achetés ou affrétés par lui, jusqu'à concurrence de 200.000 T., tonnage approximatif total de l'United States Mail Steamship cy.

D'autres accords analogues, mais d'importance moindre, et dans le détail desquels il ne semble pas utile d'entrer, furent conclus entre armateurs américains et allemands, tel celui, par exemple, qui intervint entre la J. H. W. Steel Cy. de Galveston et le Norddeutscher Lloyd, aux termes duquel la Compagnie allemande devenait le représentant de l'américaine pour ses lignes desservant le Golfe du Mexique.

Plus récemment encore, la Presse nous a appris qu'une nouvelle entente venait d'être conclue entre le Norddeutscher Lloyd et la White Star Line, par laquelle les deux compagnies délimitaient leurs sphères d'activité respectives et s'engageaient à fixer en commun, les dates des départs de leurs navires. La Compagnie allemande mettait, en outre, à la disposition de l'américaine, ses bassins et hangars de Brême moyennant paiement de droits de location exprimés en or.

On ne saurait trop insister sur la portée des avantages retirés par les deux armements de la politique commerciale ainsi pratiquée. Un coup d'œil jeté sur le Rapport du conseil d'administration de la Hapag. présenté à l'Assemblée générale des actionnaires du 1^{er} avril 1922, permet de s'en rendre compte : « L'accord envisagé dans notre dernier compte rendu avec le groupe Harriman — « United American Lines » — s'est avéré excellent.

Les services entamés en commun, en 1920, se sont étendus en 1921. Dans les services de l'Amérique du Nord, entrepris

d'accord avec les « United American Lines », nous avons pu employer les premiers navires à passagers et aussi le *Bayern* et le *Wurttemberg* navires mixtes à fret et à passagers. En vue de réaliser la stabilisation du trafic des passagers, nous avons accédé, nos amis américains et nous, à la Conférence Internationale des Passages. D'accord avec nos amis de l'American Ship and Commerce Navigation Corporation, laquelle société fait partie des United American Lines, nous avons profité de l'occasion qui nous était offerte d'acheter les vapeurs de passagers et de fret *Hollandia*, *Frisia*, *Brabantia*, et *Limburgia*, du Königlich Holländischen Lloyd. (5) Alors que les deux premiers de ces navires devenaient la propriété de notre compagnie, les deux autres entraient dans la flotte de la Compagnie américaine... Nous avons repris le trafic sur Cuba et Mexico, d'abord avec les navires affrétés, puis dans le courant de l'année avec nos propres bateaux... Nous avons pu, dans le courant de l'exercice financier, étendre notre activité vers un autre champ d'affaires, celui de la côte ouest des Etats-Unis en nous chargeant de la représentation de l'European Pacific Line de William Dimond and Cy. de San Francisco... Nous avons, d'accord avec les United American Lines, prêté une particulière attention à la question du trafic sur la côte est de l'Amérique du sud que se disputent de nombreuses lignes concurrentes. Nous avons utilisé, pour ce service, plusieurs paquebots et aussi nos anciens paquebots et cargos rachetés des Alliés : *Habsbourg* que nous avons appelé *Teutonia* et aussi le *Rugia*... Nous avons mentionné, dans notre dernier bulletin, que nous avions pris la représentation des lignes anglaises Alfred Holt et Cy. de Liverpool, aussi bien que de la Ellerman and Bucknall Steamship Cy. pour le trafic d'Extrême-Orient. Dès que nous sommes à nouveau entrés en possession du matériel naval convenable, nous avons assuré, nous-mêmes, d'accord avec le Norddeutscher Lloyd, ce trafic et nous avons accédé, en même temps, à la Conférence des lignes de navigation à vapeur pour l'Asie Orientale ; de telle sorte que, aujourd'hui, nous assurons avec le Lloyd et les lignes anglaises, un service commun. »

Le Rapport de la grande Compagnie de Navigation allemande qui, sur les lignes du Levant, a utilisé en 1921, 10 de ses propres navires et un grand nombre d'affrétés, fait ressortir, en outre, ses participations dans la Woermann Linie A. G., la Deutschen Ost-Afrika Linie et la Bremer Afrika Linie qui assurent toutes les services d'Afrique ; dans la Hamburg Lettland Linie qui exploite une ligne régulière, dans la Baltique ; dans le Deutsch-Russische Transport Gesellschaft à laquelle participent, à parts égales, la Hapag et le Gouvernement Russe, et qui a pour but de monopoliser les transports effectués par les Soviets, des différents pays d'Europe vers la Russie. Sa flotte, tant en service qu'en construction, jaugeait à fin mars 1922 : 408.000 tonnes.

Si l'on se souvient, enfin, que la H. A. L. exploitait, en 1914, avec ses 194 navires 70 lignes de navigation et le Norddeutscher Lloyd 50, on comprend que l'amiral Benson, président du Shipping Board, ait pu déclarer, en septembre 1920 : « Le Gouvernement ne renie pas la part qu'il a prise dans l'accord avec la H. A. L. C'est une bonne fortune et la meilleure de toutes celles qui pouvaient échoir à l'Amérique, que d'avoir pu conclure un accord avec les Compagnies maritimes allemandes. »

Il n'est pas douteux, en effet, que la réalisation de ces accords ait été favorable aux intérêts immédiats de l'Armement Américain et lui ait permis, notamment, de résister d'une façon plus efficace à la crise commerciale menaçante et à la rude concurrence anglaise qui menaçait de la ruiner à bref délai.

Il est évident, d'autre part, que l'armement américain a été ainsi amené à jouer un rôle décisif dans le prompt relèvement de la marine marchande et par conséquent des chantiers de constructions navales allemands.

Les possibilités de redressement d'une Allemagne surpeuplée, unifiée, entourée, sauf sur sa frontière occidentale, d'une fragile barrière d'Etats nouveaux ou désorganisés et ayant beaucoup moins souffert, en définitive, de sa défaite qu'on eut été en droit de s'y attendre, demeurent considérables. Il faut se souvenir qu'elle avait construit en 1913, 524.000 Tx

et aussi que sa flotte marchande de 928. 333 tonneaux bruts en 1871 en jaugeait plus de 5. 500. 000 en 1914. Elle tomba il est vrai, à l'Armistice, à quelque 500.000 tonneaux bruts et encore, s'agissait-il, à peu près exclusivement, de petits navires sans grand intérêt pour le commerce maritime.

Mais déjà, grâce en partie à l'accord conclu avec ce gouvernement des Soviets dont on peut dire qu'il porte encore l'estampille « Made in Germany », dans le port de Reval, dès 1920, ce sont les navires allemands qui ont assuré le plus fort trafic de marchandises. La presse allemande compte bien qu'il en sera de même à Pétrograd ⁽⁶⁾. Et voici que le pavillon américain se charge de couvrir le nom et les produits allemands dans le reste du monde !

Nous éprouvons, dès à présent, les effets de cette politique et certains Rapports récents des Conseils d'Administration de nos grandes compagnies de navigation insistent sur l'aggravation de la crise maritime causée par la concurrence allemande.

Une vigoureuse opposition s'était manifestée dans certains milieux américains, au moment même de la conclusion de ces accords. L'American Shipping Owners' Association ⁽⁷⁾, en particulier, avait vivement protesté contre l'anomalie qui consistait à mettre au service d'intérêts allemands des navires dont les Etats-Unis avaient, eux-mêmes, le plus grand besoin pour assurer leurs relations avec l'Extrême Orient et l'Amérique du Sud.

Le *New-York World* s'était fait l'interprète de ce mécontentement et avait entamé une campagne contre l'accord Hapag-Harriman, s'efforçant de démontrer qu'il s'agissait, en l'espèce, d'une intrigue allemande tendant à atteindre ce double but de contrôler l'armement mondial en étouffant la marine marchande américaine.

Selon cet organe, les navires construits avec l'argent américain, c'est-à-dire ceux attribués par le Shipping Board à l'American Ship and Commerce Corporation allaient être employés à développer l'exportation allemande, puisqu'ils pourraient être utilisés au transport de cargaisons venues d'Allemagne à des taux de frêt inférieurs à ceux prati-

qués pour le transport de marchandise d'origine américaine.

L'accord pouvait, somme toute, sembler-il, se résumer, à la manière de Mark Twain dirons-nous, de la façon suivante : Les Etats-Unis fourniront des navires pendant la période où l'Allemagne construira les siens, mais avant que l'affaire ne donne des bénéfices, les compagnies allemandes auront leurs navires à elles et, les employant sur leurs propres lignes, évinceront peu à peu les navires américains.

M. Harriman dut publier les clauses du contrat qui liait son groupe à la Hapag et le défendit, bien entendu, avec la plus grande énergie. Aussi bien, le danger allemand était-il trop lointain encore pour que l'opinion publique s'en pût émouvoir. Celle-ci, la question purement sentimentale d'une entente avec l'ennemi d'hier étant mise de côté, ne voulut considérer que les profits immédiats de l'opération, lesquels étaient indiscutables. L'agitation qu'on avait tenté de créer autour d'elle, ne tarda donc pas à s'éteindre.

Mais, nous pouvons, dès à présent, constater les résultats de cette politique. Le Comité Central des Armateurs de France vient, en effet, de publier sur la renaissance de la marine marchande allemande, une étude documentée de laquelle il ressort que, par suite de l'entente avec les compagnies américaines d'une part, de l'attribution, d'autre part, par l'Etat, à l'armement national, d'un crédit de quelques 12 milliards de marks, et de la constitution enfin, par les armateurs allemands, de puissants cartels, la flotte allemande jauge, dès à présent, plus de 1 million 1/2 de tonneaux bruts — 1.783.000 si l'on en croit les statistiques du Lloyd's Register au 30 juin 1922 — et que les chantiers navals de l'autre côté du Rhin travaillent à plein rendement.

Ces faits se passent de commentaires.

La politique Il nous reste à montrer maintenant
du Shipping Board. quelle fut, en face de cette redoutable situation économique, l'attitude du Shipping Board lui-même.

Il n'entrait pas, comme nous l'avons dit, dans les intentions du Gouvernement américain, de créer et d'exploiter une

flotte d'Etat. Au fur et à mesure que ses navires lui étaient livrés, il les rétrocédait à des Compagnies américaines chargées de les exploiter dans certaines directions prévues par lui. Ce plan d'ensemble qui était son œuvre, lui importait seul et il se désintéressait, dans une très large mesure, de tous les détails d'exploitation.

Au club municipal de Brooklyn, le 24 décembre 1920, l'Amiral Benson, président du Shipping Board, prononçant l'éloge de la grande œuvre accomplie par cet organisme, proclamait : « Je tiens à ce qu'on sache que je suis tout à fait opposé à la gérance gouvernementale de cette flotte. La propriété et la gérance d'un Gouvernement sont, tout au moins fortement handicapés, lorsqu'elles sont en concurrence commerciale avec la gérance privée. Une flotte gouvernementale est vouée à la mort par la concurrence à laquelle elle se heurte à moins qu'elle ne soit constamment aidée par de larges crédits prélevés sur les richesses de l'Etat. »

L'Amiral reconnaissait volontiers que les navires du Board restaient plus longtemps dans les ports et coûtaient plus cher à exploiter que ceux des armateurs privés et il n'avait cessé d'affirmer que le succès définitif d'une grande marine marchande américaine était impossible avec une flotte nationalisée, l'intérêt privé pouvant seul assurer ce résultat. Aussi, dès le début de 1919, le Board avait-il adopté la politique de vendre le tonnage d'acier gouvernemental à des Sociétés ou à des particuliers américains, et ses navires en bois à tout acheteur le désirant quelle que fût sa nationalité.

Dans les premiers mois de 1920, devant la situation économique menaçante, les Associations commerciales les plus importantes du pays s'élevèrent contre toute tentative éventuelle d'étatisation de la flotte gouvernementale, l'Américain Bankers Association, notamment, et la United States Chamber of Commerce représentant 1.200 groupements commerciaux.

Cette dernière vota une série de vœux revenant à demander que les navires du Gouvernement fussent vendus à des acquéreurs américains ou étrangers s'ils jaugeaient moins de 6.000 tonneaux, aux seuls Américains, s'ils étaient d'un ton-

nage supérieur et que le Congrès, enfin, exprimât formellement le vœu du peuple américain d'avoir une marine marchande digne de lui, possédée et exploitée par ses armateurs ou ses propres sociétés privées.

Devant l'importance de ce mouvement d'opinion, le Sénat s'empressa de choisir dans son sein les membres d'une commission d'enquête dont les travaux devaient aboutir à la mise au point et au vote du Jones Bill.

Mais, entre temps, le S. B., devant l'effritement des prix du tonnage sur le marché et en prévision de leur effondrement prochain, prenait des mesures pour hâter la liquidation de sa flotte, se déclarant disposé à consentir à ses acquéreurs éventuels des conditions qu'il estimait leur devoir paraître séduisantes, et qui étaient à peu près celles-ci : les acheteurs déposaient, au moment de leur offre d'achat, 2 1/2 0/0 de la valeur du navire ; on leur consentait, alors, une charte en coque nue au prix mensuel payable d'avance, de \$: 8,30 par tonne dw. pour, lorsque leurs paiements atteignaient une valeur équivalente à la moitié du prix d'achat, augmentée du montant des intérêts à 5 0/0 sur les sommes restant dues, leur livrer les titres de propriété du navire. Ils étaient tenus d'acquitter le reliquat de leur dette, soit 50 0/0 du prix total, plus les intérêts à 5 0/0, en cinq ans, par versements semestriels égaux, soit 50/0 de ce montant tous les six mois.

Ces mesures ne produisirent pas les résultats qu'on en avait escomptés. Le S. B. en effet, dont la flotte avait été construite dans les conditions très onéreuses que nous avons exposées, persistait à nourrir le fallacieux espoir qu'il lui serait permis de récupérer à peu près le montant de ses débours réels, au lieu de considérer la majeure partie de ses navires comme du matériel de guerre ordinaire, d'une utilisation difficile, et devant être, par conséquent, cédé au public pour un prix modique.

Or, les prix des constructions navales d'après guerre étaient loin d'être aussi élevés que ceux pratiqués au cours des hostilités et d'autre part, les signes avant-coureurs de l'orage économique menaçant incitaient déjà quelques armateurs à jeter

sur le marché certaines de leurs unités dont ils n'espéraient plus obtenir une rémunération suffisante. Ce fut donc en vain que le S. B. demanda de 200 à 225 dollars la tonne de catégories de navires dont le prix de construction eut été, alors, de \$: 160 à 187,50.

Cette question du coût initial d'une flotte est trop importante pour qu'il soit superflu d'y revenir. C'est sur le prix du navire, en effet, que se calculent les charges d'assurance, soit 4 0/0 environ, celles d'amortissement, soit 5 0/0 et l'intérêt du capital engagé, qui peut être évalué en gros à 6 0/0, soit 15 0/0 environ au total, à appliquer à une somme qui peut varier considérablement pour un même type de navire selon le lieu et l'époque de sa construction.

Ces tentatives de liquidation de la flotte gouvernementale n'ayant eu qu'un très médiocre succès, le Gouvernement des Etats-Unis se trouva au seuil d'une crise économique dont on pouvait, dès cet instant, prévoir l'extrême gravité, avec la charge écrasante, d'une immense flotte commerciale difficile à utiliser et à amortir, impossible à vendre, dans des conditions qui ne fussent pas désastreuses.

*Le Merchant Marine
Act ou Jones Act
du 5 juin 1920*

C'est pour parer à ce danger qu'il eut l'idée de recourir à un protectionnisme rigoureux afin de défendre à tout prix cet organisme gigantesque et chétif qu'était la Marine marchande nationale. Telle fut l'origine du Merchant Marine Act ou Jones Act que nous allons maintenant étudier en détail.

Le *Merchant Marine Act* du 5 juin 1920 est une sorte de nouvelle édition revue et aggravée du La Follette's Bill de 1917. Le Sénateur Jones en conçut le projet. Celui-ci fut amendé par le Sénat et la Chambre des Représentants réunis en Congrès. La loi définitive est un important document de 39 articles.

Elle commence par définir les buts que se proposent d'atteindre ses rédacteurs et pose un double principe : d'abord, celui qu'une flotte marchande purement américaine est nécessaire à la Défense Nationale et au développement convenable

du commerce extérieur et intérieur des Etats-Unis, et puis, par voie de conséquence, que la politique du Gouvernement américain doit consister à faire tout ce qui sera en son pouvoir pour assurer l'existence de cette flotte.

Ayant abrogé, ensuite, un certain nombre de textes qui réglaient précédemment la question, elle définit la compétence et les attributions du S. B. et lui transfère la propriété de tous les navires et immeubles achevés ou en construction, sauf ceux ayant fait l'objet d'un contrat passé par le département de la guerre.

Elle invite alors le Board à vendre à des citoyens américains, aux enchères publiques ou privées, après mises à prix et publicité, et ce, dans le plus bref délai possible et conformément aux bonnes méthodes commerciales, tous les navires lui appartenant. Une grande latitude était laissée au Board quant aux conditions auxquelles devaient être conclues ces opérations, sous réserve cependant que le prix d'achat et les intérêts ne lui fussent pas versés plus de quinze ans après la date de la vente.

Certains navires, payables dans un délai maximum de dix ans, moyennant bonification d'intérêts à 5 1/2 0/0 au moins sur les sommes restant dûes, pouvaient être vendus aux étrangers, à condition que les tentatives faites par le Board pour les céder à des citoyens américains eussent échoué et que 5 au moins, sur 7, de ses commissaires se fussent déclarés partisans de cette cession.

Le Board devait étudier d'urgence les lignes de navigation à ouvrir dans telles directions qu'il jugerait favorables au commerce américain et les types de navires à utiliser pour leur exploitation.

Il était autorisé à affréter ses navires, à défaut d'avoir pu les vendre, à des citoyens américains s'offrant à établir et à maintenir les lignes dont il avait décidé la création. Il pouvait leur consentir, dans ce but, les conditions qu'il estimerait nécessaires à assurer le maintien des services envisagés. Au cas où aucun citoyen américain ne s'offrirait pour assurer ceux-ci, le Board gérerait lui-même la nouvelle ligne jusqu'à ce que les affaires y fussent assez actives pour que son exploi-

tation devint rémunératrice. L'expérience ne devait être interrompue qu'au cas où elle apparaîtrait nettement contraire à l'esprit commercial et à l'intérêt public.

Le Board était chargé, en outre, d'encourager et de développer les ports, d'étudier l'organisation la plus pratique des gares fluviales et maritimes, y compris la question de leurs docks, entrepôts et outillages.

Il pouvait, avec le revenu net de ses opérations et de ses ventes, créer et administrer un fond d'assurances particulier.

Il était, d'autre part, autorisé, pendant cinq ans, à prélever sur ses recettes une somme maxima de \$ 25 millions, ayant pour but la constitution d'un fonds lui permettant de consentir des prêts à des particuliers ou à des Sociétés disposés à l'aider dans la réalisation de son programme naval. Ces avances, moyennant première hypothèque sur les constructions, ne devaient pas dépasser les deux tiers de la valeur de celles-ci.

La mission lui était confiée de prendre toutes les mesures propres à la défense de la marine marchande américaine contre les lois ou règlements étrangers, et contre les méthodes de concurrence employées par les armateurs des autres pays. Il devait établir les règlements nécessaires à l'exacte application de la loi et inviter tous les chefs de département ou de service à suspendre, modifier ou annuler leurs instructions antérieures ayant trait aux questions maritimes et par lui condamnées. Les services de l'Hygiène Publique, Consulaire, et de l'Inspection des Navires à Vapeur conservaient pourtant, à cet égard, leur entière indépendance. Tous les nouveaux règlements, sauf ceux émanant de ces trois mêmes services, devaient être soumis au S. B. pour approbation.

A partir du 1^{er} février 1922, les lois côtières des Etats-Unis étaient étendues à leurs territoires et possessions insulaires auxquelles elles ne s'appliquaient pas encore. Aussi le Board était-il invité à établir des services de vapeurs suffisants pour assurer le transport, à des prix raisonnables, des passagers et des marchandises, desdits territoires et îles et à les maintenir jusqu'à ce qu'ils pussent être gérés dans des conditions rémunératrices par des capitaux privés.

Tout propriétaire d'un navire américain utilisé pour le commerce extérieur pouvait, pendant dix ans, être exonéré des taxes sur les bénéfices de guerre et sur les super-bénéfices, prévus par la loi de finances de 1918, à condition qu'il put prouver avoir mis de côté, pour la construction, sur les chantiers américains, de nouveaux navires du type approuvé par le Board, une somme équivalente à celle qu'il aurait eu à verser au fisc au titre des taxes ci-dessus, du fait des bénéfices nets réalisés par ses navires.

Le courrier postal des Etats-Unis devait, dans toute la mesure du possible, être transporté sur des navires construits en Amérique. Le Board et le Post Master General étaient invités à ne jamais perdre de vue qu'il fallait, de toute nécessité, arriver à créer une marine marchande américaine susceptible de pouvoir assurer, dans de bonnes conditions, le commerce extérieur et côtier du pays.

Les navires américains pouvaient transporter 16 personnes au maximum, outre leur équipage, entre deux ports quelconques des Etats-Unis et de leurs possessions, sans être considérés comme des navires à passagers au sens des lois sur l'Inspection et sans être par conséquent, soumis aux règlements édictés par celle-ci. Le privilège ainsi accordé aux navires marchands des Etats-Unis était d'ailleurs consenti, par réciprocité, à ceux des Nations traitant de la même façon les navires américains.

Aucune marchandise ne pouvait, sous peine d'amende, être transportée d'un point à un autre des Etats-Unis ou de leurs possessions, soumises aux lois côtières, soit directement, soit en passant par un port étranger, que par un navire construit aux Etats-Unis et appartenant à des citoyens américains. Le droit de faire du commerce de cabotage sur les côtes des Etats-Unis, qui avait été accordé aux navires étrangers par une loi du 6 octobre 1917, leur était donc ainsi retiré.

Les chemins de fer étaient autorisés à établir des tarifs préférentiels pour les marchandises d'importation ou d'exportation ayant effectué ou devant effectuer le parcours maritime sur des navires américains (article 28).

Enfin, les dispositions des traités ou des conventions con-

clus par les Etats-Unis et apportant des restrictions à la faculté pour leur Gouvernement d'établir des droits de douane différentiels sur les marchandises selon qu'elles avaient été importées à bord de navires étrangers ou américains, aussi bien que celles lui enlevant la liberté d'établir des droits de tonnage différentiels sur les navires relâchant dans les ports américains, selon qu'il s'agissait de navires étrangers ou des siens propres, devaient être dénoncées.

Le Président des Etats-Unis était autorisé et invité à en aviser les gouvernements étrangers intéressés dans un délai de quatre-vingt-dix jours à dater du vote de la loi (art. 34).

De quelques inconvénients du Jones Act . . . Si l'on envisage ce texte, au point de vue de ses répercussions purement intérieures, on se

rend compte que le législateur n'avait eu d'autre but, en le votant, que de protéger aussi efficacement que possible la marine marchande nationale. Son désir avait même été si vif de la soustraire aux effets de la concurrence étrangère qu'il avait été amené à négliger le côté international, essentiel pourtant, de la question. Les Etats-Unis avaient conclu, en effet, avec de nombreux pays, des Traités de Commerce très libéraux, par lesquels ils s'interdisaient d'accorder un traitement préférentiel à leurs nationaux ou à leurs propres navires marchands. Les Traités de commerce de 1815, avec la Grande-Bretagne, de 1826, avec le Danemark, de 1827, avec la Norvège, de 1832 avec la Hollande, de 1871 avec l'Italie, de 1875 avec la Belgique, de 1912 avec l'Espagne, pour n'en citer que quelques-uns, devenaient donc caducs du seul fait du fâcheux article 34, qui invitait de façon pressante le Président de la République à les dénoncer pour qu'il devint possible de favoriser l'armement national par le moyen de droits de douane et de droits de tonnage préférentiels. Plusieurs autres traités, 20 au total, et notamment ceux de 1822 avec la France, de 1880 avec la Chine, de 1911, avec le Japon se trouvaient eux aussi plus ou moins atteints par ces nouvelles mesures ultra-protectionnistes.

On l'attaque. C'est ce que ne tarda pas à comprendre l'Amérique. Le gouvernement lui-même, en effet, alors que le futur Merchant Marine Act n'était encore qu'un projet en discussion devant le Congrès, avait essayé d'obtenir le retrait de certaines de ces mesures, en prévision des difficultés internationales que ne manquerait pas de soulever leur application. Les commerçants et les industriels de leur côté, n'envisageaient pas sans crainte, l'éventualité de mesures de représailles des nations dont ils étaient les fournisseurs, alors que les dirigeants des grands ports redoutaient, eux aussi, de perdre de ce fait une appréciable fraction de leur clientèle étrangère.

Aussi, un important mouvement d'opinion ne tarda-t-il pas à se manifester contre le dangereux rejeton du sénateur Jones et du S. B. Il est clair que le système américain appliqué par tous les pays du monde aurait eu pour résultat l'abandon du système actuel d'économie internationale par la suppression à peu près complète des échanges entre les nations, littéralement murées à l'intérieur d'impitoyables législations douanières. Importateurs et exportateurs auraient eu également à souffrir de cette situation si contraire à leurs intérêts réels, les Américains comme les autres et plus que les autres peut-être. Le poids des exportations de l'Amérique représentant, en effet, à peu près deux fois et demi celui de ses importations, il semblait que le pays eût plus à perdre qu'à gagner à engager une lutte de tarifs douaniers avec l'étranger.

Un technicien aussi averti des choses de la mer que M. Eugène Chamberlain, Commissaire de la navigation américaine, n'hésitait pas à conclure dans son rapport pour l'année 1919-1920 à l'abandon des mesures de discrimination du Jones Act.

M. J. Parker Kirlin, premier jurisconsulte de l'Amirauté faisait remarquer, de son côté, que les tarifs différentiels du Jones Act risquaient de nuire considérablement à la marine marchande américaine, les capitaux devant s'écarter d'une industrie plongée en pleine guerre commerciale.

Cette tendance était d'autant plus grave que, les Républiques

Sud-Américaines, prenant exemple sur leur puissante voisine, venaient, elles aussi, au protectionnisme et que le Mexique, le Chili, le Pérou, l'Uruguay, entendaient réserver d'appréciables avantages à leur pavillon.

Tandis que les intérêts américains eux-mêmes, que la loi avait pour but de protéger, manifestaient une telle inquiétude les compagnies de navigation étrangères, élevaient de vives protestations contre les mesures vexatoires qu'on menaçait de leur appliquer. Sans plus tarder, des compagnies japonaises telles que la Blue Funnel Line, la Nippon Yusen Kaisha, et la Transocéanic Cy. publièrent leur volonté de transférer leur terminus de la côte Pacifique des Etats-Unis à Vancouver. Les ports de San Francisco et de Seattle devant ces menaces, adressèrent des représentations à l'Amiral Benson qui demeura inflexible tout en promettant, quant au reste, l'envoi de navires américains dans les ports délaissés et fit ressortir enfin que les compagnies étrangères ne gagneraient rien à agir de la sorte, les chemins de fer américains devant appliquer, par ordre, des tarifs spécialement désavantageux pour tous transports de marchandises sur Vancouver.

L'Angleterre, de son côté, menaçait de représailles les navires américains auxquels elle avait toujours laissé la plus grande liberté d'action dans ses eaux territoriales, ce qui s'explique aisément d'ailleurs, du fait de l'insignifiante concurrence qu'ils faisaient à sa propre marine marchande.

Pendant ce temps, en Amérique même, les polémiques s'envenimaient au sujet de ce protectionnisme maritime excessif. M. Lasker, entouré des directeurs des grandes compagnies et d'une partie du personnel politique au pouvoir, dirigeait l'orchestre protectionniste, la plupart des petits armateurs défendant la thèse libérale. M. Harding, après avoir entièrement partagé les opinions des premiers, finit par se ranger, devant être avant tout une manière d'arbitre officiel entre les partis extrêmes, à l'avis de MM. Hugues et Hoover qui, tout en affirmant leur volonté protectionniste, demandaient qu'on donnât à celle-ci une forme qui ne fut pas incompatible avec les légitimes revendications des autres peuples.

Le Shipping Board recule Devant cette vigoureuse opposition et dans la crainte des mesures de rétorsion dont il était menacé, le S. B. décida au mois d'août 1920, de suspendre jusqu'au 15 janvier, l'application de l'article 28 « les compagnies étrangères intéressées ayant élevé des protestations susceptibles de donner lieu à des conversations diplomatiques avec leurs gouvernements ».

L'amiral Benson, lui-même, lors de la réunion organisée à New-York le 14 juillet 1920 par l'Union des Agences de Publicité, précisait, au cours d'un grand éloge du Merchant Marine Act, voté à la presque unanimité, que le juste développement de la marine marchande américaine ne devait pas marquer l'origine d'une ère de froissements, voire de conflits internationaux. L'Amérique devait entrer, selon lui, dans la lutte, avec un esprit de concurrence amicale, et s'efforcer de bien comprendre les besoins de ses rivaux. Le Gouvernement, pour sa part, n'avait nullement l'intention d'utiliser la faculté que lui laissait l'article 28 du Jones Act d'établir des tarifs différentiels de chemin de fer au profit des mouvements de marchandises effectués sur tonnage américain.

L'Amérique a-t-elle absolument besoin d'une marine marchande Cette modération ne devait pas suffire à apaiser les appréhensions et le mécontentement du Royaume-Uni devant les efforts de sa rivale pour lui disputer la suprématie qu'elle exerçait sur les plaines amères, sont fief de toujours.

Une partie de sa Presse, tout en reconnaissant, par le moyen d'interviews à elle accordés par de hautes personnalités américaines, que l'opinion publique des Etats-Unis ne nourrissait aucune hostilité vis-à-vis de l'Angleterre, s'en prenait à quelques puissants fonctionnaires du Shipping Board, à l'amiral Benson surtout, taxé d'anglophobie passionnée. On ne leur pardonnait pas d'avoir été les artisans obstinés d'un grand dessein opposé aux intérêts fondamentaux de l'Angleterre, à ceux mêmes de leur propre patrie ajoutait-on, puisque leurs navires, qui venaient rafler dans tous les ports du monde

un fret rendu rare par la profonde dépression économique, étaient exploités à perte par le Shipping Board.

Plusieurs journaux anglais, la *Syren*, par exemple du 29 juin 1921 publièrent des études sur la situation de la marine marchande anglaise, faisant ressortir, avec une certaine amertume, que si la possession d'une importante flotte de commerce était un luxe pour les Etats-Unis, elle était, pour la Grande-Bretagne, la condition sine qua non de son existence. L'Amérique, à les lire, comme la France, l'Allemagne, la Russie, n'auraient pas besoin, étant eux-mêmes grands producteurs de produits alimentaires, de plus de 1/10 au maximum, par tête d'habitant, du tonnage indispensable à une Angleterre à peu près complètement industrialisée pour réapprovisionner sa population. Il semblait donc que les Etats-Unis eussent eu tout intérêt à renoncer, de leur plein gré, à une marine qui ne constituait pour leurs citoyens qu'un luxe ruineux. La nécessité s'était, sans doute, imposée à eux, pendant la guerre, de créer de toute urgence, un important tonnage, mais, aujourd'hui, leur désir de continuer à posséder une grande flotte de commerce ne se justifiait plus, celle-ci n'ayant pu être construite qu'avec l'aide de l'Etat et ne subsistant depuis lors, qu'à coups de subventions. D'ailleurs, concluait le *Statist* du 23 avril 1921, cette nouvelle tentative de l'Amérique pour posséder une grande marine marchande est vouée à un échec complet, comme toutes celles qu'elle a faites, jusqu'à présent, dans le même but, car une marine marchande est pour elle un objet de luxe, une sorte de yacht de millionnaire, que ne nécessitent nullement ni sa situation géographique, ni ses besoins économiques. Or, une marine marchande de luxe n'est pas viable, puisque l'industrie de l'armement suppose l'existence dans un pays, d'une importante population maritime habituée à mener une vie très rude. Il est fort peu vraisemblable que l'ouvrier d'un Etat riche, grand comme les trois quarts de l'Europe et quatre fois moins peuplé que celle-ci, abandonne les larges salaires, que lui offrent à l'envi, au sein d'une existence relativement facile, le Commerce et l'Industrie, pour mener celle du marin. Les grandes nations maritimes le sont par nécessité.

Ces raisonnements ingénieux ne suffirent pas à convaincre de leur erreur les sphères gouvernementales américaines, non plus, d'ailleurs, que l'argument qu'ont fait valoir divers écrivains, selon lequel le tonnage américain actuel était beaucoup plus élevé que celui pouvant être employé avec profit pour assurer le commerce extérieur du pays. Si l'on admet, en effet, que le volume total de celui-ci exige l'emploi ininterrompu de 16 millions de tonnes dw environ et qu'on pose en principe, qu'un pays ne puisse transporter plus de 65 à 70 0/0, au grand maximum, de ses importations et exportations sous son propre pavillon, on devra reconnaître qu'une flotte de quelque 11 millions de tonnes dw. permettrait largement à l'Amérique d'assurer, elle-même, la plus grande partie possible de ses échanges avec l'étranger. Le surplus de son tonnage pourrait, sans doute, être utilisé pour les besoins du commerce international d'autres peuples, mais, c'est alors que se dresseraient certains obstacles redoutables, tel celui tenant à la difficulté pour ce pays, possédant une flotte neuve et coûteuse, de consentir les mêmes taux de fret que l'Angleterre qui exploite au coût le plus juste et dont les navires sont déjà très largement amortis. D'autre part, les deux tiers des navires américains filent moins de 12 nœuds et les unités rapides de 15 nœuds et davantage sont deux fois plus nombreuses en Angleterre qu'aux Etats-Unis. L'élévation des salaires, dans la marine marchande américaine, représente, enfin pour celle-ci, un sérieux désavantage puisque, selon M. J. Parker Kirlin, le total mensuel des salaires sur un vapeur de 8.000 tonneaux varie de \$ 5.315 à \$ 3.924, selon qu'il est américain ou anglais.

Attitude de M. Harding Devant les difficultés qui surgissaient de toute part, et dont il pouvait, mieux que quiconque, mesurer l'ampleur, le Président Harding, de passionnément protectionniste qu'il avait été, fut amené à devenir presque libéral. C'est ainsi qu'il déclarait dans son message au Congrès du 3 décembre 1921 : « Quelle efficacité pourrait-on attendre d'une législation et d'une marine marchande qui existeraient en dehors de toute entente

et de toute communauté d'intérêts avec celles des autres nations ? Il n'est pas de flotte au monde qui puisse vivre dans le régime d'isolement qui serait celui de la flotte américaine si l'on se décidait à appliquer intégralement le Merchant Marine Act du 5 juin 1920. »

Il n'entendait d'ailleurs pas, pour autant, renoncer à l'expérience tentée par son pays afin de se constituer une Marine marchande indépendante et forte et qui menaçait de se terminer par un désastre financier sans précédent. Il soutenait seulement que d'autres moyens, celui des subventions notamment, devaient être choisis pour atteindre le but souhaité de préférence à ceux préconisés par le Jones Act.

L'échec
du Subsidy Bill Une commission d'études fut alors nommée qui devait examiner, sous la présidence de M. Meyer Lissner, les différents systèmes de subventions pratiqués en Europe et présenter un projet applicable à la flotte de commerce américaine. Telle fut l'origine du Subsidy Bill ou Bill Greene projet d'encouragement à la marine marchande dont les 705 articles, en dépit d'une révision attentive de la part de la Joint Commission, échoua devant l'irréductible opposition des Démocrates conduits par le sénateur La Follette, qui pratiquèrent en cette occasion une politique d'obstruction violente.

L'Administration du président Harding paraissait cependant attacher une importance considérable au vote de cette loi jugée d'importance vitale pour l'avenir de la flotte de commerce américaine dont les possesseurs grevés plus qu'aucuns autres, de frais généraux considérables, manifestent une tendance de plus en plus prononcée à transférer leurs navires sous pavillon des autres pays. Plusieurs journaux, dont le *New-York Herald*, citaient récemment, entre autres exemples celui de cette compagnie américaine qui, ayant établi une ligne entre la côte occidentale des Etats-Unis et l'Australie faisait naviguer ses navires sous le pavillon de la République de Panama et avait constitué leurs équipages avec des marins chinois sous le commandement d'officiers allemands.

Du fait que l'on vient de procéder à l'enterrement du Sub-

sidy Bill, dont les Républicains avaient pourtant fait un article essentiel de leur programme, en le renvoyant devant le Commerce Committee du Sénat, il faut se garder de conclure que le nerf de la guerre va, tout à coup, faire défaut au S. B. Rien ne serait moins exact : le Congrès n'a pas hésité à voter les \$ 50 millions de crédits qui lui avaient été demandés pour faire fonctionner le Board jusqu'à la fin de 1923 et la Presse américaine semble, actuellement, préparer l'opinion publique à l'idée que, une fois démolis ou vendus tous les navires mal construits ou difficilement utilisables du S. B., il peut rester à celui-ci plus de 3 millions de tonnes de beaux navires pouvant être avantageusement exploités avec l'aide de subsides gouvernementaux par certaines compagnies nationales de passagers, telle celle des United States Lines qui compte dans sa flotte, le fameux *Leviathan*, et qui vient de conclure un accord avec la London and South Western Railway pour avoir, à Southampton, un nouveau quai d'accostage analogue à celui qu'elle possède déjà à Cherbourg ; ou bien encore, par des sociétés de cargos, comme la ligne Harriman, à la direction de laquelle vient d'être appelé M. Lone, vice-président du S. B. ou comme la Cosmopolitan Line que préside M. Mac, directeur du Shipping de New-York.

Il semble donc bien que la concurrence du Board ne soit pas à la veille de disparaître.

L'ARMEMENT ANGLO-SAXON ET LA CRISE ÉCONOMIQUE MONDIALE

La terrible crise économique consécutive à la guerre et qui allait causer tant de ruines dans le monde éprouva, plus qu'aucune autre, peut-être, l'industrie de l'armement.

D'immenses marchés, abondamment peuplés, la Russie, par exemple et presque toute l'Europe centrale, se trouvaient soudain privés des moyens d'acheter les produits exportés des pays à monnaie saine, du fait surtout, de l'effondrement de leur devise nationale.

D'autre part, la politique américaine de constituer, coûte que coûte, dans un temps très limité, une puissante marine de commerce nationale, aggrava le mal dont souffrait le Shipping, la capacité de transport des flottes mondiales s'étant trouvée, de ce chef, sensiblement accrue, à l'heure même où la matière à transporter devenait de plus en plus rare.

Ce point de vue est unanimement admis, certains économistes considérant surtout le facteur diminution des échanges, d'autres celui augmentation du tonnage.

Le président de la Cairn Line faisait récemment remarquer que le tonnage de haute mer mondial ne dépassait, au mois de juin 1920, que de 6.750.000 tonnes la jauge totale de 1914. Or, si les circonstances avaient été normales et que l'augmentation moyenne d'avant-guerre se fût maintenue, c'est de plus de 10.250.000 tonnes qu'il aurait dû s'accroître. Il était donc alors inférieur de 3.500.000 à ce qu'il eut dû être sans le cataclysme qui avait bouleversé la vie économique des nations.

Bien mieux, ce chiffre d'augmentation comprenant 2 millions de tonnes de navires-réservoirs consacrés au seul transport du pétrole et ne concurrençant, par conséquent, pas les

autres bateaux de commerce, et, d'autre part, la seule Angleterre possédant 1.500.000 tonnes environ de vieilles unités qui eussent été désarmées en temps normal, l'accroissement de la marine marchande mondiale était donc réellement inférieur de 7 millions de tonneaux à ce qu'il aurait dû être. S'il y avait plus de navires disponibles que le monde n'en pouvait actuellement utiliser, la faute en était donc au commerce international qui avait sombré à un niveau extrêmement bas, du fait des barrières à peu près infranchissables dressées par le change entre les Etats.

Lors de la réunion annuelle de la Chamber of Shipping du 2 mars 1921, son Président, Sir Owen Philipps, insista surtout sur ce fait qu'il y avait pléthore de tonnage marchand. Telle était, selon lui, la cause réelle du mal. La marine marchande mondiale jaugeait 10 millions de tonnes de plus qu'avant la guerre et n'avait à assurer qu'un courant d'échanges entre nations devenu bien moindre. Aussi, proposait-il la démolition de tous les bateaux vieilliss.

Cette opinion a été aussi celle exprimée lors de l'Assemblée annuelle du 13 février 1923 de la « Liverpool Steamship Owners' Association » qui représente 26 0/0 du tonnage total de l'Angleterre et 35 0/0 de l'ensemble de ses navires jaugeant plus de 5.000 tonnes et filant plus de 12 nœuds.

Selon les estimations qui y furent produites, il existait dans le monde, au 30 juin 1922, 14 millions de tonneaux environ de plus qu'au 30 juin 1914, même en défalquant les unités de plus de vingt ans et les navires réservoirs.

Le tonnage total vraiment propre au transport des marchandises ressortait, à cette date, à 51 millions de tonneaux au lieu de 46 millions avant la guerre, soit une augmentation de près de 10 0/0, alors que la masse du commerce maritime avait diminué, dans le même temps, de 30 0/0 au moins, ce qui explique qu'au milieu de l'année 1922, l'ensemble du tonnage désarmé ait pu être estimé à quelque 12 millions de tonneaux.

En somme, deux facteurs ont surtout déterminé la crise dont continue à souffrir l'armement : le manque de trafic coïncidant avec la surabondance du tonnage disponible.

L'industrie de l'armement et celle des constructions navales furent durement frappées en Angleterre et en Amérique, comme partout ailleurs.

Quelques exemples feront saisir, mieux qu'une longue argumentation, l'intensité de la crise.

Au 11 mai 1921, dans les 36 principaux ports du Royaume-Uni, 1.160 navires sur un total de 4.000 utilisés pour le commerce extérieur et jaugeant 1.707.262 tonneaux gisaient, désarmés, pour une durée indéterminée.

La diminution de la production du charbon en Angleterre, au cours de l'année 1921, venait encore aggraver cette situation, les bénéfices réalisés par les navires au cours de leur rotation, dépendant, dans une très large mesure, des exportations de houille.

A la suite de la grève des mineurs anglais, les tarifs des chartes-parties tombèrent à un taux extrêmement bas, comme le prouvent les chiffres ci-dessous, fournis par le *Statist* d'avril 1921.

	en 1913	en 1920	en 1921 (mars)
	—	—	—
d'Australie au Royaume-Uni.	42	205	60
de La Plata au Royaume-Uni.	30	210	30
de Cardiff à Saint-Vincent...	12	50	14

En mars 1921, un navire, le *Nigeria*, sur lequel on venait d'effectuer £ : 145.000 de réparations, fut vendu £ : 20.000.

Le 24 août 1921, une vente de navires avait lieu au Baltic Exchange. Il s'agissait de 8 navires d'acier jaugeant ensemble 33.572 tonnes brutes, et que les « Western Counties Shipping Companies » avaient achetés à la « Sutherland Steamship Company », en février 1920, pour la somme globale de £ 1.450.000. Ils furent vendus £ 266.150 avec une perte, par conséquent, de £ 1.183.850 soit plus de 81 0/0 en l'espace d'un an et demi.

Au cours de ce même mois d'août, les chantiers Yarrow prenaient la décision de fermer leurs ateliers de Glasgow. Des grèves incessantes y avaient éclaté et la diminution de la production rendait excessif le coût des constructions maritimes

et interdisait toutes prévisions exactes, quant à la livraison des commandes. Le *Times* soumettait à ce propos, à la méditation des chômeurs du Royaume-Uni, le fait suivant :

Ces chantiers avaient fait, pour la construction d'un navire destiné à l'Inde, un prix de £ 25.000, et celui-ci avait été le plus bas de tous ceux proposés par l'industrie anglaise. Or, ce fut une société hollandaise qui emporta le marché avec un prix de £ 6.000.

Devant les difficultés qu'ils rencontraient dans l'exploitation de leur flotte, des armateurs de plus en plus nombreux, ceux surtout qui possédaient l'intégralité du capital-actions de leur Société, se résignèrent, en commençant par les tramps, à procéder au désarmement de celle-ci qui fut laissée au mouillage, dans des ports calmes, ceux du Devon par exemple, sous la garde d'un petit nombre d'hommes.

Il faut se souvenir que Lord Inchcape, président du Conseil d'Administration de la P. and O., estimait que l'augmentation des frais d'exploitation dans l'industrie de l'armement, avait été, de 1913 à 1919, de 130 0/0 pour les salaires, de 339 0/0 pour les réparations, de 360 0/0 pour le pétrole et de 6 à 700 0/0 pour le charbon.

Ce déplorable état de choses amena plusieurs grandes sociétés d'armement à contracter des emprunts obligataires, le marché financier absorbant difficilement leurs actions.

C'est ainsi que, pour s'en tenir à deux exemples, la direction de la Cunard résolut, le 29 décembre 1920, d'émettre £ 4 millions d'obligations hypothécaires 7 0/0 remboursables le 1^{er} août 1914.

L'Union Castle Mail S. S. Co procéda, de son côté, en janvier 1922, à l'émission de £ 2 millions d'obligations 6 0/0 au prix de 93 1/2 payables en quatre mois avec 5 0/0 d'escompte au comptant, ce qui représente un taux de placement de 6,50 0/0 environ.

D'autre part, les Bilans publiés en fin d'exercice faisaient ressortir une situation de plus en plus obérée, bien qu'il devienne très difficile d'extraire de l'examen des comptes de compagnies anglaises exploitant des paquebots des renseignements ayant une valeur pratique réelle. C'est ainsi qu'au

bilan de la P. and O., par exemple, au 30 septembre 1921, l'actif, bloqué en un seul chapitre, comprend la flotte, les paiements pour le compte de nouveaux navires, le charbon et les approvisionnement divers, les ateliers et la machinerie, les quais, les placements, les fonds en banques ou au siège social, les créances, le tout représentant un montant global de £ 23.236.597.

Au cours de la 45^e Réunion annuelle de la Chamber of Shipping du Royaume-Uni, qui se tint à la fin de février 1922, son nouveau président, Sir Frederic Lewis, prononça un long discours fort intéressant, dont nous détachons ces quelques phrases :

« Nous sommes aujourd'hui, au milieu de la dépression la plus profonde qu'ait jamais traversée l'industrie de l'armement... Les armateurs doivent faire face à une situation sérieuse, due à la surabondance du tonnage existant par rapport aux besoins actuels du commerce international. La production fiévreuse et nécessaire des navires, d'une part, et d'autre part, la réaction de la guerre sur le trafic et le commerce, ont causé l'état présent des affaires... L'armement dépend du commerce international et celui-ci a sombré bien au-dessous de son niveau d'avant-guerre... Même sous le régime de la nouvelle convention conclue quant aux salaires, avec l'Union des matelots et des chauffeurs par l'intermédiaire du National Maritime Board... les charges additionnelles que supportera l'armateur, ne seront pas seulement représentées par une augmentation de 100 0/0 sur les salaires d'avant-guerre... mais, en outre, par le coût plus élevé de subsistance des équipages... Or, le taux des chartes-parties est aujourd'hui tombé au niveau de 1913... et les droits de port sont, d'une façon générale, de plus de 100 à 150 0/0 plus élevés que ceux d'avant-guerre. » Il ajoutait, parlant de la flotte américaine : « Ses dirigeants doivent résoudre un problème industriel d'une espèce unique : quelle est la meilleure façon d'utiliser une énorme flotte construite pendant la guerre, de navires de commerce de toutes catégories, depuis le cargo de bois jusqu'au gros paquebot, et comprenant quelques 1.800 unités jaugeant 11.500.000 tonnes dw. environ... Le dernier rapport du Ship-

ping Board publié récemment, montre que, pour l'année ayant pris fin au 30 juin dernier, le déficit fut de \$ 82.419.000, soit £ 20.000.000 environ, et ceci, bien qu'à l'actif, figurassent \$: 105.872.000 reçus du Congrès, et \$ 57.672 000 provenant de ventes ».

La marine marchande américaine n'avait pas eu, non plus, de son côté, en effet, à se féliciter de la situation économique mondiale.

Le Shipping Board avait commencé à désarmer ses navires en acier dès juillet 1920.

En avril 1921, 653 d'entre eux l'avaient été, qui jaugeaient 4.279.581 tonneaux dw. et représentaient plus de 46 0/0 du total de sa flotte en acier. Ce nombre passa à 750 en mai.

On procédait généralement à ce désarmement par groupes de 9 bateaux avec un « mother-ship » pour chaque groupe.

Nous avons vu que les armateurs privés n'étaient pas mieux partagés que le Shipping Board. C'est ainsi que le bénéfice net, pour 1920, des opérations de l'« International Mercantile and Marine Company » et des compagnies associées, fut de \$ 9.905.959 contre \$ 17.062.912, l'année précédente, soit une diminution de \$ 7.156.953. Le président du Conseil d'Administration de ce Trust, M. P. A. S. Franklin, s'exprimait, à ce propos, de la façon suivante :

« La diminution des bénéfices nets pour l'année 1920, par rapport à ceux de 1919, fut essentiellement provoquée par la contraction du mouvement du trafic, par la réduction des tarifs pratiqués qui en a été la conséquence et aussi par les complications, qui se sont produites de tous côtés avec la main-d'œuvre... Les bénéfices nets réalisés pendant la première moitié de l'année 1921 sont très inférieurs encore à ceux de 1920 du fait de la diminution du trafic mondial, causant l'immobilisation dans les ports d'un grand nombre de cargos, et un tel abaissement des taux de fret, que celui-ci, dans bien des cas, ne paye pas le prix de la main-d'œuvre et des autres dépenses nécessitées par le chargement et le déchargement des cargaisons.

De plus, le mouvement des passagers de troisième classe d'Europe en Amérique a été réduit par les difficultés d'obten-

tion de passeports, par les règlements de quarantaine, et surtout, par une loi adoptée en mai dernier, par le Congrès, limitant l'émigration de chaque nation à 3 0/0 du nombre des résidents de cette nation en Amérique, selon les chiffres du recensement de 1910. »

Les compagnies de navigation furent ainsi conduites à se livrer des combats acharnés pour tenter de s'emparer, coûte que coûte, d'un fret devenu à peu près introuvable.

Un incident d'importance secondaire, survenu à propos de l'exportation du coton Egyptien, montrera le degré d'âpreté auquel s'éleva la concurrence entre les compagnies de navigation anglaises et américaines.

Les producteurs égyptiens de coton, avaient coutume de s'adresser tous les ans, pour l'expédition de leur récolte, en Amérique et en Angleterre, aux « Liverpool Conference Lines » (Lignes Papayanni, Ellerman, Cunard, Moss et Prince) qui assuraient seules un service régulier entre Alexandrie et Liverpool.

Or, en mai 1921, le S. B. des Etats-Unis se mit sur les rangs des compétiteurs avec des prix beaucoup plus bas que ceux des compagnies anglaises, soit 40/ pour les Etats-Unis, au lieu de 60/ et 25/ pour la Grande-Bretagne au lieu de 40/.

Les exportateurs ayant demandé à ces dernières de leur soumettre de nouvelles propositions, elles ramenèrent leurs conditions primitives à 40/ et à 30/. Le S. B. abaissa, alors, à 35/ son prix pour le transport aux Etats-Unis de la récolte.

« L'Alexandria Produce Association » recommanda néanmoins à ses membres de s'adresser aux lignes anglaises. Ce qui fut fait. Au « Syndicat agricole général d'Egypte » qui s'était emparé de la question et avait prié le Gouvernement égyptien de veiller à ce que fussent respectés les intérêts des producteurs nationaux, on répondit que les offres faites par les Américains n'étaient plus favorables qu'en apparence. Les eût-on prises en considération qu'il eût fallu supporter d'une part, la charge de primes d'assurance plus élevées et, d'autre part, les frais importants occasionnés par la location des emplacements nécessaires au chargement et au déchargement des cargaisons.

Le S. B., quant à lui, remit la question entre les mains de son gouvernement qui se plaignit officiellement au Foreign Office de la concurrence déloyale faite à sa marine marchande par les armateurs britanniques, auxquels il reprochait de n'avoir pas hésité à user d'intimidation pour obtenir le transport du coton égyptien. Les Etats-Unis menaçaient de riposter en appliquant, à leur tour, les clauses du Jones Act leur permettant d'interdire l'entrée de leurs ports aux navires appartenant à des sociétés ayant eu recours à de tels procédés pour combattre la flotte de commerce américaine.

Ici encore, la presse britannique se plaignit amèrement de l'attitude de ces Gouvernements qui ne craignent pas d'intervenir dans le règlement de questions purement commerciales.

L'année 1922, bien qu'un peu meilleure pour la marine marchande que celle de 1921, fut très médiocre encore. Au 1^{er} juin 1922, 712 navires jaugeant 1.307.593 tonneaux étaient désarmés dans les trente-six principaux ports du Royaume-Uni. Au cours de l'année, cependant, les demandes de tonnage furent un peu plus actives et un mouvement de trafic assez intense se manifesta vers l'Amérique du Nord et du Sud pour le transport du charbon à l'aller et des céréales au retour, surtout vers le mois de juillet 1922. Cependant, vers la fin de l'année, le fret du charbon pour l'Amérique du Sud tomba à 12/ la tonne. Les frais de déchargement étant de 3/ la tonne, une fois les frais de courtage déduits, l'armateur ne toucha plus guère que 8/ la tonne.

Vers la même époque, les frais de retour (grains) étaient de 30/ environ la tonne, après avoir été de 45/ au début de 1921 et de 18/6 au début de l'automne 1922. La récolte australienne fut transportée en Europe à raison de 50/ par tonne environ. La reprise du commerce britannique de la houille allait permettre à la marine marchande nationale d'abaisser, dans de fortes proportions, ses taux de fret et de passages.

C'est ainsi qu'au cours de 1922, des réductions appréciables furent consenties par les lignes anglaises sur le transport des passagers vers l'Extrême-Orient. Les prix de 1^{er} classe B sur les

navires de la P. and O. par exemple, passèrent, pour le trajet de Londres à Singapour, de £ 124 à £ 98., de Londres au Japon, de £ 150 à £ 124, de Londres à Sydney, de £ 150 à £ 115.

Le rapport lu à l'Assemblée de février 1923 de la « Liverpool Steamship Owners' Association » n'est pas absolument pessimiste, le tonnage employé dans la navigation de concurrence du Royaume-Uni tendant à se rapprocher de celui de 1913 comme le prouvent les chiffres ci-dessous :

	1913	1920	1921	1922
Navires britanni-ques.....	32.292.343	25.530.845	25.117.719	28.421.620
Navires étrangers..	46.771.890	10.987.391	11.994.043	14.904.403
Total....	49.064.233	36.518.236	37.111.762	43.326.025

La situation commerciale est encore bien loin, pourtant, d'être aussi brillante qu'à la veille des hostilités. Les frets ont passé d'une moyenne de 100, en 1920, à une moyenne de 30 pour 1922, les tarifs d'affrètement tombant, dans le même temps, de 100 à 27.

Le rapport se plaint, tour à tour, du poids des impôts, de l'élévation des frais généraux, des taxes prohibitives frappant à l'étranger certains produits exportés d'Angleterre et aussi, il faut bien le dire, des nations qui persistent à exiger de l'Allemagne qu'elle répare les dommages qu'elle a causés.

A l'intérieur même de l'Empire Britannique, certains Dominions ont frappé les marchandises de la métropole de droits de douane si élevés qu'ils représentent plus que le coût de leur transport.

L'Australie est allée jusqu'à interdire son cabotage aux navires anglais.

Au cas, fort improbable, d'ailleurs, où les colonies se résoudraient, à en user moins cavalièrement vis-à-vis du Royaume-Uni, leur clientèle ne suffirait nullement à assurer sa prospérité. Il suffit, pour s'en convaincre, de se souvenir que le seul charbon représente 80 0/0 environ du poids total des exportations anglaises, alors que l'Australie, la Nou-

velle-Zélande, l'Afrique Australe, l'Inde et le Canada n'ont aucun besoin de ce produit dont le reste de l'Empire absorbe 4 0/0 environ. La suprématie anglaise ne saurait être assise que sur le monde entier.

* * *

Ces exemples pourraient être multipliés, mais ceux que nous avons énumérés suffisent, croyons-nous, à donner un aperçu de la situation chaotique qu'a créée l'Allemagne par sa féroce et folle agression et au sein de laquelle se débat l'armement mondial.

Quelle sera l'issue du duel engagé entre les deux grandes puissances maritimes ? Les indications que nous avons précédemment fournies ont déjà permis de s'en faire une idée et ce chapitre n'exige pas d'autre conclusion.

Notons, pourtant, que la politique économique de l'Angleterre, conduite avec une admirable énergie, un mépris complet des abstractions sentimentales, théoriquement encensées, un sens aigu des réalités immédiates, lui a déjà rapporté quelques beaux résultats.

De même qu'elle a réussi à remettre de l'ordre dans ses finances publiques (8), de même elle a su sauvegarder sa suprématie maritime. Sa flotte marchande jauge, selon les chiffres du Lloyds, au 30 juin 1922, 19.053.000 tonneaux bruts, celle des Dominions représentant 2.201.000 tonneaux. Bien qu'éprouvée par la crise actuelle, elle demeure plus nombreuse, plus puissante, moins coûteuse, mieux gérée que l'Américaine.

Il ne semble pas que celle-ci, en dépit des encouragements ruineux qui lui ont été prodigués (9), soit, actuellement, en état de disputer sérieusement à sa rivale la maîtrise des mers,

LA HOUILLE

« Toute l'Angleterre moderne est issue du charbon, sans le charbon, elle ne serait rien, ou très peu de chose. »

Vte d'AYENEL

Généralités Les hommes connurent et utilisèrent ces « plantes houillifiées », comme l'écrivit le premier Antoine de Jussieu au début du XVIII^e siècle, dès la plus haute antiquité, puisque Aristote, dans son *Traité des Pierres*, parle déjà de « ces substances fossiles appelées charbon et employées par les forgerons ».

Ce n'est pourtant qu'à une époque assez récente que l'exploitation des gisements houillers a été entreprise sur une vaste échelle.

C'est sur la houille que sont fondées nos civilisations industrielles. Elle est employée, non seulement pour la production, mais aussi pour le transport des matières premières et on estime, par exemple, qu'il en faut utiliser 5 tonnes pour finir une tonne d'acier.

Combustible indispensable, sa distillation donne le gaz d'éclairage et des résidus, le coke, aliment vital de la métallurgie, le goudron, celui des industries chimiques, puisqu'on en extrait l'acide phénique, la benzine et les couleurs d'aniline.

On sait que l'Allemagne exerçait, avant la guerre, une véritable suprématie dans l'industrie des produits colorants extraits du goudron de houille. Les deux découvertes capitales, fuchsine et violet d'aniline venaient bien de France et d'Angleterre, comme l'a fait remarquer M. Hauser, dans son livre sur « les Méthodes allemandes d'expansion économique », mais c'est l'Allemagne qui sut mettre au point ces

découvertes et les exploiter commercialement. La fameuse « Badische » de Ludwigshafen fit l'alizarine synthétique et des milliers de chimistes furent employés par les Bayer, les Meister, et combien d'autres, à la découverte de produits colorants et pharmaceutiques. L'activité déployée dans ce domaine fut telle, qu'en 1917, on prenait en Allemagne trois cents brevets de couleur d'aniline par an.

Production et pays producteurs Cet aspect de la question, quelle que soit son importance, n'est pas celui que nous envisagerons dans cette étude.

La houille combustible nous préoccupera seule.

L'énumération des quatre chiffres ci-dessous, montre quel a été l'accroissement de sa production en un peu plus d'un siècle. Celle-ci a passé de 10 millions de tonnes, en 1800, à 280 millions de tonnes en 1875, à 770 millions de tonnes, en 1900, et à 1.420 millions de tonnes en 1920.

Les plus grands producteurs de charbon étaient, à la veille de la guerre, les Etats-Unis, l'Angleterre et l'Allemagne.

On estime les bassins houillers de la Chine à quelque 700.000 kilomètres, soit à peu près l'étendue de ceux des Etats-Unis, mais leur exploitation est à peine entamée. Contentons-nous de mentionner aussi les bassins auxiliaires de Charleroi, de l'Afrique Australe, de l'Inde, du Tonkin, du Japon et de l'Australie. Nous ne dirons même rien du très important marché allemand qui comprenait en 1914, les bassins de la Sarre, de la Saxe et de la Haute-Silésie, lesquels produisaient, ensemble, annuellement plus de 200 millions de tonnes de houille et dont les réserves étaient estimées, à 1.200 mètres de profondeur, à plus de 80 milliards de tonnes.

Europe En Europe, au début du xx^e siècle, deux pays seulement étaient gros producteurs et exportateurs de houille, tous les autres étant leurs tributaires.

Voici quelle était la situation respective, à cet égard, de l'Angleterre, de l'Allemagne, et de la France, celle-ci lointain troisième dans la course à la production du charbon.

MILLIONS DE TONNES

	Production	Consommation	Exportation	Importation
Angleterre.....	292	213,9	78,4	—
Allemagne.....	213,4	184	45,5	16,4
France.....	40,4	64,2	1,5	25,3

Angleterre Les exportations du brillant premier s'étaient donc élevées en 1913, à 78.400.000 tonnes, représentant quelque £ 34.000.000, soit 13/10 la tonne environ.

Il n'est nullement exagéré de dire que la puissance anglaise repose sur des assises de houille. Celle-ci est à la fois, en effet, le combustible de sa flotte et de ses usines, le fret de sortie idéal de ses navires de commerce et le plus recherché de ses produits d'exportation.

Avant la guerre, la houille composait, à elle seule, les trois quarts des cargaisons embarquées en Angleterre, à destination de l'extérieur (76 0/0 en 1913) et les navires étrangers étaient, de leur côté, invinciblement conduits à y apporter leurs marchandises, pour pouvoir en même temps charbonner dans de bonnes conditions.

C'étaient ces exportations de houille qui permettaient aux armateurs britanniques d'abaisser leurs taux de fret, pour faciliter l'importation dans leur pays, des aliments et des matières premières indispensables à l'existence nationale.

Si le coût de la vie pouvait se maintenir à un niveau normal, en Angleterre, en dépit de la nécessité dans laquelle elle se trouvait, d'aller chercher la majeure partie de ses approvisionnements dans des pays lointains, c'était donc à son charbon qu'elle le devait. C'est parce que ses navires en portaient, chargés vers la République Argentine, par exemple qu'ils pouvaient en revenir porteurs de céréales d'un prix raisonnable en dépit des milliers de lieues parcourues.

Le Royaume-Uni possède 7 grands bassins houillers, ceux d'Ecosse, du Pays de Galles (Swansea-Cardiff), du Lancashire

du Staffordshire, du Yorkshire, du Northumberland (Tyne-mouth-Newcastle-Sunderland) et du Cumberland.

L'exploitation de certains d'entre eux est commencée depuis plusieurs siècles : dès 1239, Henri III accordait une charte aux habitants de Newcastle-on-Tyne les autorisant à extraire de la houille des gisements de leur région. C'est dire que la propriété minière est très morcelée en Grande-Bretagne.

A la veille de la guerre, plus de 4.100.000 personnes y étaient employées à l'extraction du charbon, sa flotte de colliers était immense et ses mines, d'une exploitation facile et proches de la mer, extrêmement riches encore, puisque, selon les estimations des spécialistes, leurs réserves, calculées jusqu'à 1.200 mètres de profondeur seulement, auraient été de 44 milliards de tonnes.

Etats-Unis Cependaat, cette situation privilégiée, ne valait à la Grande Bretagne que la seconde place parmi les nations du monde, productrices de houille, les Etats-Unis tenant de loin la première.

Les Américains n'ont commencé, il est vrai, à organiser leur exportation qu'en 1913, mais les résultats qu'ils ont obtenus, à la suite d'un effort obstiné et à la faveur des circonstances que nous allons exposer, ont été satisfaisants. Dès cette époque, un certain nombre de leurs mines furent agencées en vue de la seule conquête des marchés étrangers et, par conséquent, choisies parmi celles proches des grands ports, et notamment de New-York, de Philadelphie, de Baltimore, de Norfolk, dont on outilla spécialement de nombreux quais en vue de répondre aux nécessités de ce nouveau trafic. Les transports par voie ferrée furent, eux-mêmes, organisés dans ce but, de la façon la plus économique possible, afin d'éviter avant tout, l'élévation du prix de revient d'une matière peu coûteuse eu égard à son poids. C'est ainsi que de grands wagons, dits mammouths cars, prévus chacun pour le transport de cent tonnes de charbon y circulèrent, attelés à raison de soixante par convoi. On procéda enfin à la construction de nombreux colliers ou cargos comportant des aménagements spéciaux, permettant d'utiliser pour l'arri-

mage de la cargaison près des 9/10 de leur tonnage brut.

En 1810, la production en houille des Etats-Unis était pratiquement nulle. Elle était de 1.848.219 tonnes en 1840 et de 13.044.880 en 1850. En 1845, alors que l'Angleterre participait à la production mondiale du charbon dans la proportion de 64,2 0/0, l'Amérique n'y entraînait que pour 8, 9 0/0 seulement. Mais, dès 1900, la production américaine s'élevait à 240.789.310 tonnes, elle passait à 447.853.909 tonnes en 1910 et à plus de 513 millions de tonnes en 1914, celle de l'Angleterre étant à cette dernière date de 297 millions de tonnes. L'avenir, pour les Etats-Unis, s'annonce, d'ailleurs, plus brillant encore que ne l'est le présent puisque le Congrès de géologues qui s'est tenu en 1913 au Canada a exprimé l'avis qu'ils détenaient près de 55 0/0 des réserves du monde en houille.

Malgré ces richesses, ils n'avaient pu réussir, à la veille du conflit mondial, à ravir à l'Angleterre la suprématie qu'elle exerçait sur le marché mondial des charbons.

*Industrie du charbon
pendant la guerre*

La guerre et ses conséquences économiques allaient leur en donner l'idée et leur en fournir, dans une certaine mesure, les moyens. Dès le début de celle-ci, le Gouvernement Britannique se préoccupa du contrôle de l'industrie des charbons. Mais ce ne fut qu'au cours de l'année 1916 que la répartition et la fixation des prix de ce produit furent placées sous l'autorité directe du Gouvernement. C'est cette année-là que, pour la première fois, le Board of Trade établit pour les charbons à exporter dans certaines directions des prix maxima qui furent appliqués à dater du 1^{er} juin, pour la France et du 30 octobre pour l'Italie. Le besoin d'une telle réglementation se faisait vivement sentir, la houille ayant atteint dans notre pays le cours de £ : 5, la tonne et coûté jusqu'à £ : 10, en Italie.

A la fin de novembre 1916, le Board of Trade résolut de faire passer les mines de charbon du sud du pays de Galles et celles du comté de Monmouth sous son contrôle. Cette décision fut prise à l'occasion de difficultés qui s'étaient éle-

vées entre les mineurs et les propriétaires de mines, les premiers demandant une augmentation de salaires de 15 0/0 alors que les seconds entendaient au contraire réduire ceux-ci de 10 0/0. Le Board of Trade assumant désormais la responsabilité de l'exploitation crut pouvoir donner satisfaction aux ouvriers.

Nous avons vu, d'autre part, que la Marine marchande britannique avait été placée, elle aussi, depuis la fin de janvier sous le contrôle du gouvernement, et que les armateurs étaient tenus d'obtenir de celui-ci une licence pour tout voyage à effectuer à l'étranger.

Ce contrôle gouvernemental d'une industrie minière déficitaire revenait, en somme, à exiger du citoyen britannique qu'il subventionnât indirectement l'industrie tout entière de son pays quitte à récupérer comme consommateur une fraction de ce qu'il avait versé en trop, à titre de contribuable.

La guerre avait eu, entre autres effets, celui de provoquer une importante diminution de la production houillère du Royaume-Uni du fait de l'appel sous les drapeaux d'un assez grand nombre de mineurs.

Le montant total de son extraction fut de :

265.643.030 tonnes, en 1914

253.179.446 tonnes, en 1915

256.348.119 tonnes, en 1916

248.473.120 tonnes, en 1917

La production aux Etats-Unis n'avait, au contraire, cessé de s'accroître, passant, en 1917, à plus de 640 millions de T.

L'industrie de la houille avait été considérée à ce point vitale, pour l'Angleterre, qu'elle y avait fait l'objet d'une législation spéciale demeurée en vigueur en 1920. Alors que toutes les autres industries avaient conservé leur pleine liberté, sous réserve d'acquitter un impôt, dit d'Excess Profits, de 60 0/0, les propriétaires de mines avaient dû, pour leur part, vendre leur charbon aux consommateurs anglais à un prix ne suffisant même pas à couvrir leurs frais de production. Les bénéfices énormes qu'ils réalisaient, il est vrai,

sur leurs exportations, sur leurs ventes en France notamment, suffisaient à couvrir, et au delà, ce déficit. De plus, toute expédition de houille à l'étranger était interdite, sauf autorisation du Contrôleur du charbon et du Département des mines de houille du Board of Trade.

La grève de trois semaines de 1920 en Angleterre En 1918, le Royaume-Uni ne produisit plus que 227.714.579 T. et 229.743.128 T. en 1919. Ce fut vers le milieu de cette année que la journée de 7 heures fut introduite dans les mines.

Les résultats de 1920 allaient être plus mauvais encore. Pendant ses neuf premiers mois, l'extraction de la houille fut cependant assez satisfaisante, en dépit d'un certain nombre de cessations de travail localisées. Mais, à la suite d'une campagne active, menée par les représentants des mineurs en vue d'obtenir la nationalisation des mines, pour la seconde fois dans l'histoire du commerce du charbon en Angleterre, éclata une grève nationale dans les houillères. La première, en 1912, avait duré un mois et demi, celle-ci devait se prolonger pendant trois semaines. La main-d'œuvre demandait une augmentation des salaires en même temps qu'une réduction des prix du charbon à l'intérieur du pays et elle rejeta une proposition du Gouvernement tendant à l'établissement d'un salaire proportionnel à l'importance de la production.

Cette interruption de travail prolongée eut pour résultat de faire tomber la production du 4^e trimestre de 1920 au-dessous de 50 millions de tonnes, contre une moyenne de près de 60 millions au cours des trois premiers trimestres. L'extraction totale de l'année ne s'éleva qu'à 229.295.000 tonnes et on estime à £ : 2 millions environ le montant des salaires dont la main-d'œuvre se trouva privée de ce chef. Ajoutons que les journées de travail perdues, en 1920, du fait de grèves, en dehors de celles dont nous venons de parler, furent évaluées à 1.190.000.

Dès après la grève d'octobre-novembre, les représentants des compagnies de charbonnages et des mineurs du pays tout entier jetèrent en commun les bases d'une réorganisation des

salaires. Il fut convenu, en principe, que ceux-ci ne seraient plus fonction du seul prix de vente du charbon et qu'un autre facteur interviendrait désormais dans leur détermination, celui des frais d'exploitation. Le mineur avait donc un égal intérêt à réduire ceux-ci au minimum en même temps qu'à voir s'élever le plus possible le prix de vente de la houille. Décision plus importante encore, une caisse commune à l'ensemble de l'industrie des charbonnages devait être enfin créée, qu'alimenteraient tous les bénéfices non absorbés par la répartition entre le travail et le capital, suivant certaines proportions, d'un salaire et d'un revenu minima.

Au 31 décembre 1920, le fonds de réserve constitué au moyen des bénéfices réalisés sur le charbon exporté et permettant d'abaisser le prix du produit à l'intérieur du pays était encore de 18 millions de livres, mais il diminuait avec une inquiétante rapidité et certains estimaient que le déficit national dans l'industrie des charbonnages allait s'élever dès le début de 1921 à près de 2 millions de £, par semaine.

L'effort américain La plupart des autres pays producteurs de charbon, les Etats-Unis surtout, profitèrent de cette situation pour accroître dans de fortes proportions leurs exportations. Selon le *Journal of commerce* de New-York, l'Amérique exporta en 1920 : \$ 432 millions de houille dont \$ 304 millions de charbons bitumeux, \$ 46 millions d'anhracite et \$ 82 millions de charbon de soutes, contre \$ 169 millions en 1919 et \$ 92 millions en 1913. L'accroissement en quantité fut considérable bien qu'inférieur à l'accroissement en valeur, le prix d'exportation de la tonne de charbon bitumeux, par exemple, ayant passé de \$ 2,53 en 1913 à \$ 4,66 en 1919 et \$ 8,85 en 1920.

L'Amérique du Sud employa à peu près exclusivement du charbon américain : les importations de houille anglaise en Argentine, au Brésil, au Chili, en Uruguay qui étaient de près de 7 millions de tonnes, en 1919, tombaient en 1920 à 560.000 tonnes environ.

Par contre, les exportations totales américaines qui avaient été de 16.326.000 tonnes en 1919 dépassèrent en 1920 à

31 millions de tonnes. Les pays qui en importèrent le plus furent le Canada : 13.132.000 tonnes métriques, l'Amérique du Sud : 3.173.000, l'Italie : 2.086.000, les Pays-Bas : 1.903.000, la France : 3.263.000, celle-ci recevant 4.500.000 t. de charbon anglais de moins qu'en 1919.

Les autres producteurs suivirent, avec un plein succès, cet exemple. « On a vu, en 1920, a pu écrire M. Maurette, des chargements de houille australienne arriver à Goteborg, en Suède, à un prix moindre que la houille de Newcastle. »

*La crise économique
du Royaume-Uni
au début de 1921*

L'année 1921 fut, en ce qui concerne le commerce anglais du charbon, la plus mauvaise qui eut jamais été enregistrée. Elle se caractérisa par le brusque passage du régime des subventions à celui de la libre concurrence, par une grève de trois mois du personnel des mines, par une diminution considérable du coût de la houille, et par l'introduction, sur le marché européen, de grosses quantités de ce produit, importées des Etats-Unis surtout.

La stagnation des affaires résultant des frais généraux excessifs que devait supporter la production et qui provenaient, pour une bonne part, du taux élevé des impôts, avait provoqué un chômage généralisé qui ne tarda pas à prendre les proportions d'un véritable désastre. Plus de 1.200.000 ouvriers se virent privés de leur gagne pain et le Gouvernement dût porter à 20 Sh. pour les hommes et à 16 Sh. pour les femmes l'allocation de chômage.

Dès la fin de 1920, l'industrie houillère du pays avait, nous l'avons vu, ressenti les premières atteintes sérieuses du mal et le déficit s'était élevé pour cette période à £ 1.136.324. Mais le début de 1921 avait marqué une recrudescence redoutable de la crise. Le déficit passait, en effet, pour le seul mois de janvier à £ 4.889.331 et il était de £ 4.800.000 en février, les résultats de l'exploitation s'exprimant alors de la façon suivante par tonne : Frais de production : 40/3. Prix de vente : 34/6. Perte : 5/9.

*La grande grève anglaise
de trois mois*

C'est dans ces conditions que le Gouvernement, effrayé de l'ampleur des responsabilités qu'il assumait à cet égard, décida hâtivement de se désintéresser désormais du contrôle de l'industrie du charbon à dater du 31 mars 1921 et non pas du 31 août, comme il avait été précédemment prévu par la loi. Il fit voter, dans ce but, le Coal Mines Decontrol Act.

Les Compagnies et les mineurs s'élevèrent avec une égale énergie contre l'application de cette mesure, sagement conservatrice des deniers publics, mais qui privait cinq mois plus tôt qu'ils l'avaient escompté, les premiers d'un bénéfice garanti et les seconds d'un salaire minimum assuré.

Le Decontrol Act, devant avoir pour premier effet le retour pur et simple des mines aux compagnies, celles-ci rejetèrent aussitôt le projet d'accord qu'elles avaient élaboré avec leur main-d'œuvre à la fin de l'année précédente. La menace inattendue de la suppression de tout appui financier de la part du Gouvernement mettait en pleine lumière la difficulté d'organiser un fonds commun des mines dans un pays où les conditions, et par conséquent, les frais d'exploitation, différaient considérablement d'une région à l'autre. Les propriétaires des mines qui s'étaient seulement mis d'accord avec leurs ouvriers pour protester contre l'attitude gouvernementale, firent donc connaître à ceux-ci leur volonté de renoncer désormais à l'établissement d'une réglementation nationale des salaires dans l'industrie des charbonnages, la rémunération de la main d'œuvre devant être désormais assurée en fonction de la seule situation économique du marché.

Les représentants de la Fédération des mineurs s'insurgèrent contre cette prétention des employeurs, exigeant, quant à eux, l'institution d'un seul organisme national des salaires pour l'ensemble des charbonnages britanniques.

Laissant habilement dans l'ombre le regret qu'ils éprouvaient de voir ainsi s'évanouir le rêve qu'ils avaient caressé d'arriver à obtenir la nationalisation des mines, mesure que paraissait faire présager la politique du contrôle par le Gouvernement, ils se contentaient de faire surtout valoir, pour

mieux intéresser l'opinion publique à leur sort, des arguments d'ordre sentimental, fort respectables d'ailleurs, dont l'essentiel se ramenait à ceci, que le travailleur d'une mine pauvre devait être payé autant que celui d'une mine riche, comme fournissant une égale quantité de travail et ayant besoin pour pouvoir subsister d'un même minimum de salaire.

Les employeurs ripostaient en affirmant que la prise en considération des exigences de la main-d'œuvre ne manquerait pas de provoquer un désastre économique puisque, dans l'hypothèse d'une industrie houillère formant, au point de vue de la répartition des bénéfices, un seul bloc, le propriétaire d'une mine pauvre n'aurait plus qu'un médiocre intérêt à s'efforcer d'y réaliser une exploitation rémunératrice.

Le Gouvernement, enfin, déclarait aux deux antagonistes que le contribuable anglais payait déjà, à son sens, suffisamment d'impôts pour n'avoir pas encore à entretenir de ses deniers, à raison de quelque £ : 5 millions par mois, une prospérité factice dans une industrie privée.

M. Evan Williams, président de la Mining Association raisonnait dont juste dans l'ordre économique, tout comme M. Frank Hodges, secrétaire de la Fédération des Mineurs dans l'ordre moral et Sir Robert Horne sur le plan fiscal.

C'est dans ces conditions, et après un ultimatum des mineurs au président du Board of Trade qu'éclata le 1^{er} avril la grande grève générale des charbonnages qui devait ébranler l'économie de la nation tout entière.

Non seulement, les mineurs cessèrent le travail, mais même les mécaniciens employés aux pompes, de telle sorte que le sous-sol devait se trouver dans bien des cas assez rapidement inondé et que les galeries allaient être rendues inutilisables pour un certain laps de temps. A la suite d'un débat parlementaire qui s'engagea dès le 5 avril, M. Lloyd George essaya d'amener la reprise des pourparlers entre les Compagnies, et leur main-d'œuvre à condition que celle-ci consentît à assurer, pendant la durée des négociations, le travail des pompes dans les exploitations. Sur le refus des mineurs, le Gouvernement prit les mesures de préservation indispensa-

bles, c'est-à-dire qu'une proclamation du Roi appela les réserves sous les drapeaux et que les autorités locales procédèrent, de leur côté, à l'enrôlement d'une police volontaire.

La Triple Alliance joua alors, c'est-à-dire que marins et cheminots répondirent à ces manifestations de la force publique en intervenant aux côtés des grévistes. La cessation du travail devait durer quatre-vingt-treize jours. Du début d'avril à la fin de juin, 179.000 tonnes seulement furent extraites contre une moyennemensuelle de plus de 18 millions de tonnes, en janvier, février et mars. Les exportations s'arrêtèrent à peu près complètement et on importa, au contraire, plus de 3.400.000 t. de charbon étranger. On estime qu'au cours de ces trois mois, 336 colliers jaugeant près de 2 millions de tonneaux furent utilisés à l'importation de la houille en Angleterre. Dans les dix premiers mois de 1924, 3.433.197 tonnes de ce produit d'une valeur de £ : 12.129.410 furent importées dans le Royaume-Uni, contre 151 tonnes valant £ : 185 dans la période correspondante de 1913.

D'autre part, à cause du manque de chargements de houille, de nombreux navires durent être désarmés, et les taux de de fret s'effondrèrent comme le prouvent les chiffres ci-après :

	De Cardiff à Gènes		De Cardiff à Port-Saïd	
	Plus bas	Plus haut	Plus bas	Plus haut
1914	6.0	18.0	6.9	21.6
1919	47.6	85.0	22.6	73.0
1930	46.6	72.6	15.0	80.0
1921	41.6	20.6	43.0	18.3

Vers la fin de juin, la situation devint à ce point critique que les chefs de la Fédération des mineurs demandèrent au Gouvernement et aux propriétaires une entrevue afin d'essayer de trouver un terrain d'entente pour résoudre en commun le problème des salaires.

Les deux parties également épuisées tombèrent bientôt d'accord sur quelques points essentiels : les salaires seraient basés sur ceux de 1914 plus 20 0/0 au moins. Un revenu minimum représentant 17 0/0 des salaires minima payables

aux mineurs serait assuré aux propriétaires. Enfin, un système très hardi de répartition des bénéfices fut admis, selon lequel 17 0/0 des bénéfices supplémentaires devaient aller au capital et 83 0/0 à la main-d'œuvre.

Cet accord conclu pour une durée dix-huit mois pouvait être dénoncé à l'expiration de cette période moyennant un préavis de trois mois. Le 5 juillet, le travail était repris dans les charbonnages. Bref, la production totale de 1921 fut de 164.354 100 tonnes contre 229.503.435 tonnes en 1920. Les prix d'exportation ne cessèrent de baisser de leur côté dans de fortes proportions passant de 65/4 par tonne fob en janvier à 24/10 en décembre. Le prix moyen fut de 34/10 en 1921 contre 79/3 en 1920.

Ces résultats ne purent être obtenus que par des réductions considérables apportés aux salaires des ouvriers, comme aux bénéfices des possédants. Le Royaume-Uni, tout entier, s'était senti menacé dans son existence même et les propriétaires, aussi bien que les « rude mechanicals », avaient compris que l'ère des sacrifices venait de s'ouvrir pour eux et qu'il s'agissait d'abord de vivre, quitte à reprendre plus tard, sur les rapports respectifs du capital et du travail, leur éternelle discussion de principes agrémentée de grèves.

La concurrence étrangère L'essentiel était de se défendre contre la concurrence acharnée de tous les peuples producteurs de houille, qui avaient mis à profit la situation dramatique dans laquelle s'était trouvée plongée la Grande-Bretagne pour intensifier leur production et leur exportation.

Le houille venue de l'Inde se vendait à Port-Saïd et à Aden celle exportée de l'Afrique du Sud. Toute la région du Pacifique se trouvait alimentée par le Japon, l'Amérique, l'Australie.

Les Etats-Unis surtout s'étaient empressés de tirer tout le parti possible de cet état de choses. Leur houille arriva non seulement dans l'Amérique du Sud, mais dans la Baltique, dans la Méditerranée orientale, dans la mer Rouge, dans l'Océan Indien. On en déchargea jusqu'à Newcastle, tout près de ces

rivages dont les galets sont, eux-mêmes, souvent de charbon pur.

L'année 1922 En 1922, la production du Royaume-Uni passa de 164 millions de tonnes à 265 environ et ses exportations de 24.660.000 tonnes à 64.740.000. Le prix moyen d'exportation du charbon fob, chargé dans les ports du Royaume-Uni, qui était de 24/11 en décembre 1921, tomba à 22/7 en 1922. Il avait été, comme nous l'avons vu, de 13/10 en 1913 et de 34/10 en 1921. Le coût de la production diminua pendant cette année, d'une façon considérable : de 40/1 par tonne pour le trimestre ayant pris fin en mars 1921, il tomba à 22/8 pour celui s'étant achevé en décembre et à 18/11 pour le trimestre ayant pris fin en juin 1922, soit une réduction de plus de 52 0/0 en dix huit mois.

L'année 1922 a été celle des difficultés financières pour les charbonnages. Selon le « Shipbuilding and Shipping Record », les propriétaires des mines du Sud du pays de Galles n'avaient pas sacrifié, jusqu'à la fin d'octobre dernier, moins de £ : 2.886.000, pour assurer les engagements pris, lors de l'accord national conclu au milieu de l'année 1921. Les dépenses énormes ainsi faites par les employeurs suffirent cependant à peine à assurer à leur main-d'œuvre le salaire considéré comme le plus bas possible pouvant lui permettre de subsister. Il avait été convenu que celui-ci devait être de 28 0/0 supérieur à celui de 1914. Or, il est bien évident que le coût de la vie avait fait beaucoup plus que d'augmenter d'un quart depuis cette époque. De nombreuses sociétés durent, pour pouvoir traverser la crise, faire appel à leurs réserves et même emprunter.

C'est au cours de cette année que l'Angleterre fut conduite, une grève des mineurs ayant éclaté cette fois dans les charbonnages américains, à exporter aux Etats-Unis et au Canada d'importantes quantités de houille. Elle a repris à peu près partout, dès à présent, sa situation d'avant-guerre dans le monde. Le tableau ci-dessous fait ressortir les chiffres de sa production et de ses exportations au cours des quatre dernières années.

	Production	Exportation à l'Etranger	Charbon de soutes pour Etranger
1919	229.743.128	35.249.568	12.021.242
1920	229.503.435	24.931.853	13.840.097
1921	164.334.100	24.660.552	10.926.444
1922	265.000.000	64.700.000	18.500.000

La situation des charbonnages anglais est, au début de 1923, plus prospère que jamais ⁽¹⁰⁾ 1.240.000 mineurs environ sont actuellement employés dans les mines. L'occupation de la Ruhr a provoqué un afflux de commandes, venues aussi bien de France que d'Allemagne et on envisage très sérieusement la possibilité de revenir à la journée de huit heures pour essayer de faire face aux demandes de l'étranger. L'industrie fondamentale du Royaume-Uni est donc entrée à nouveau, — mais pour combien de temps? — dans une période favorable.

Situation de la France Quelle a été la situation de la France au cours de ces dernières années en ce qui concerne cette question vitale du charbon?

Pendant cinq ans, les houillères françaises furent exploitées pour le compte de l'Etat qui réglait toutes les questions ayant trait aux salaires payés par elles et aux conditions de vente de leur production.

Dès 1915, une hausse considérable s'étant produite sur le prix du charbon importé, les houillères décidèrent spontanément qu'elles ne feraient subir aucune augmentation à leurs propres prix de vente sans l'assentiment de l'Etat.

La loi du 22 avril 1916 eut pour but de réglementer cette question en organisant la taxation de la houille. Le Bureau National des Charbons fut créé qui devait, aidé par de sous-organisations locales, assumer la tâche de répartir l'ensemble de la production réquisitionnée.

En 1917, les charbons importés d'Angleterre coûtaient dans nos ports des prix tellement supérieurs à nos propres prix de production qu'on fut conduit, pour tenter de rétablir l'équilibre entre acheteurs de charbons anglais et acheteurs

de charbons français, à accroître le prix de vente de ceux-ci du montant d'une surtaxe destinée à faire bénéficier de ristournes les acheteurs de charbon étranger. Ces surtaxes devaient atteindre jusqu'à 160 0/0 du prix réel du charbon français. Ce fut le système dit de la péréquation qui devait être l'une des principales causes de la hausse générale des produits et du coût de la vie.

Vers la fin de 1919, enfin, les charbons furent taxés par mine, le prix de revient variant de l'une à l'autre, selon les difficultés d'extraction plus ou moins grandes. On procéda alors à la création par bassin, de chambres de compensation, chargées de déterminer un prix moyen de vente, pour les charbons de même qualité, sans tenir compte de son prix de revient, plus ou moins élevé selon son lieu d'extraction.

Ces mesures, nées de la guerre ou des difficultés économiques qu'elle avait provoquées, étaient appelées à disparaître peu à peu.

C'est ainsi que, en 1921, le 1^{er} février, les ristournes sur charbons anglais furent supprimées ; le 18 février, on renonça à pratiquer la répartition de la houille par voie administrative et les producteurs eurent toute liberté de la vendre directement au consommateur ; le 1^{er} mars, enfin, la surtaxe imposée sur les charbons français disparut à son tour.

Nos houillères, systématiquement dévastées par nos agresseurs étaient, au moment de l'armistice, dans un état lamentable. Un immense effort fut déployé pour leur reconstruction : tout y était à refaire, les installations de surface aussi bien que les cités ouvrières et des millions de mètres cubes d'eau durent être épuisés avant qu'on put songer à procéder à la reconstruction des galeries souterraines, la plupart des puits ayant même dû être cimentés au préalable dans bien des cas. Alors qu'en janvier 1919, nos mines envahies ne produisaient encore que 1.535 tonnes, on en put extraire 122.033 tonnes en janvier 1920 et 353.297 tonnes en janvier 1921, représentant 24 0/0 environ de leur production d'avant-guerre. La diminution de la production provenait aussi, pour partie, il est vrai, de la baisse du rendement individuel estimé à 23 0/0 pour l'ensemble du personnel fond

et surface employé à l'extraction, sous déduction, par conséquent, de celui utilisé à la seule reconstruction.

La loi du 24 juin 1919, avait porté un coup redoutable à notre production, en établissant une nouvelle méthode de calcul des huit heures de travail, qui existaient depuis 1913, dans nos mines, et dont la durée utile se trouva ainsi réduite de plus d'une heure.

Quoiqu'il en soit, il est exact de dire, qu'en dépit du travail acharné de reconstitution, poursuivi au prix de dépenses énormes, notre situation sous le rapport du charbon, est bien mauvaise encore.

La production en houille de notre pays était, en 1913, de 40 millions 1/2 de tonnes environ et sa consommation, un peu supérieure à 64 millions. En 1920, il n'extrayait plus que 24.303.000 tonnes brutes pour une consommation de 48 359.000 tonnes et devait importer, par conséquent, 24.056.000 tonnes de charbon, plus 4.767.000 tonnes de coke venues pour les trois quarts, d'Allemagne et 4.129.000 tonnes d'agglomérés provenant surtout d'Angleterre et d'Allemagne.

Selon les statistiques du Comité Central des Houillères, les principaux fournisseurs de la France en charbon, furent, en 1920 :

L'Angleterre pour	11 432.000 tonnes
L'Allemagne, pour	4 937.000 —
Les mines de la Sarre, pour . . .	3 781.000 —
Les Etats-Unis, pour	2 689 000 —
La Belgique, pour	1.027 000 —

L'attitude qu'observa à notre endroit le Royaume-Uni, en ce qui à trait à la question du charbon, fut déterminée par ce fait qu'il en était notre fournisseur attitré. Nous avions, en effet, absorbé en 1917 51 0/0 de son exportation, 53 0/0 en 1918 et 46 0/0 en 1919.

La Grande Bretagne avait donc intérêt, sinon à ménager, du moins à conserver précieusement un client de cette importance, et ceci d'autant plus que la politique de son gouvernement consistait en définitive, comme nous l'avons vu, à faire payer, par le consommateur étranger, des prix tellement éle-

vés pour la houille anglaise que celle-ci pouvait être cédée à ses nationaux à des conditions exceptionnellement favorables. C'est ainsi que le charbon anglais que nos alliés payaient eux-mêmes 2 3/ la tonne, en 1920, nous en coûtait à nous 120/ rendu à Rouen. Nous contribuions donc, *nolens volens* pour un peu plus de la moitié, à l'importante subvention indirecte ainsi accordée par le Royaume-Uni à son industrie tout entière. La concurrence que nous avons signalée, des autres producteurs de charbon, et les difficultés de vente qui en résultèrent pour nos ex-alliés les contraignirent seules, à renoncer à cette fructueuse pratique et à réduire considérablement leurs prix d'exportation.

Devant les cours prohibitifs atteints par la houille anglaise, nous avions d'ailleurs déjà tenté, d'autre part, quelques efforts en vue d'obtenir que l'Allemagne se résignât à nous livrer mensuellement un peu plus de 3 millions de tonnes de houille comme elle s'y était engagée. Mais elle ne se souciait pas plus, comme on le sait, de tenir cette promesse-là, que toutes les autres qu'elle avait dû faire, à son corps défendant. Aussi, l'Angleterre, à Boulogne, consentit-elle à nous promettre de nous réserver 45 0/0 de sa production, au prix fort, bien entendu, préférant nous aider — si l'on peut dire — de cette façon, plutôt que de prendre de concert avec nous les mesures propres à obtenir de nos débiteurs qu'ils missent un terme à leurs manquements répétés, en ce qui concernait les livraisons de charbon à effectuer au titre des réparations.

Nous ne pouvions, d'ailleurs guère nous attendre à ce que la Grande-Bretagne consentit, pour le seul amour de la justice, à se priver, en pleine période de crise, du principal débouché de ses exportations de houille.

Néanmoins, la fâcheuse situation dans laquelle se trouvait notre industrie métallurgique, en Lorraine surtout, s'aggravait à ce point, qu'en juin 1920, la Commission des Réparations, elle-même, devait constater que l'Allemagne s'obstinait à ne pas livrer la houille dont elle était débitrice vis-à-vis de nous. C'est dans le but de vaincre cette mauvaise volonté obstinée que se réunit la conférence de Spa. Cette aventure est encore présente à toutes les mémoires, au cours de laquelle

nous acceptions de réduire de un million de tonnes par mois, les quantités de charbon à livrer par notre agresseur vaincu auquel nous avançons, en outre, des sommes importantes pour lui permettre de se ravitailler. Nous consentions, enfin, à lui verser 5 marks or, par tonne livrée, dont devaient bénéficier les mineurs allemands. Nous indemnisions en somme notre intraitable débiteur et nous nous trouvions, de ce chef, dans l'obligation d'emprunter à guichets ouverts. On publia, bien que l'acceptation par nous de ces exigences anglo-allemandes avait été « la condition *sine qua non* de l'adhésion de l'Angleterre aux mesures de contrainte ». Mais lesquelles, grands dieux ! C'est ce que M. Barthou a appelé le mossoulisme, c'est-à-dire la forme de politique extérieure qui donnant plus qu'elle ne reçoit, se félicite de renoncer à des droits réels pour écarter de chimériques périls. M. Lloyd George qui avait ainsi réussi à substituer au prix de base du charbon, tel qu'il était prévu au traité de paix, c'est-à-dire au prix intérieur allemand, le prix d'exportation minimum anglais, fut remercié à la tribune du Reichstag par M. Simons. Zèle intempestif, sinon compromettant de la part de celui-ci, car le premier ministre anglais n'avait fait que défendre les intérêts de son pays, en faisant triompher les revendications de ses marchands de charbon et l'Allemagne n'avait bénéficié de cette attitude patriotique que par contre-coup.

L'Angleterre redresse sa situation L'Angleterre a fait, nous l'avons vu un effort inouï afin de sauvegarder la situation de ses houillères et de leur conserver leurs débouchés.

Aussi a-t-elle repris, dès à présent, sur la majeure partie des marchés de charbon du monde, la situation prépondérante qui était la sienne au mois d'août 1914. Des tarifs spéciaux de chemins de fer ont été étudiés pour les transports de houille : les propriétaires des mines ont su sacrifier leurs légitimes bénéfices sur l'autel de la patrie et la main-d'œuvre, elle-même, comprenant bien que le problème posé devant elle dépassait très largement la portée d'un conflit local entre le capital et le travail, a accepté de s'employer à des condi-

tions très inférieures à celles de 1914. Les salaires moyens des mineurs gallois, au cours de l'année ayant pris fin au 30 juin 1922, ne furent guère supérieurs de plus de 30 0/0, aux salaires de 1914, alors que le prix de la vie s'était accru, depuis cette époque, de plus de 80 0/0. Aussi, les frais de main-d'œuvre du Sud-Galles qui étaient, en mars 1921, de 40/4 par tonne, tombèrent-ils à 11/2 un an après.

Le coût de la main-d'œuvre représentant la majeure partie du prix du charbon au carreau, ce produit pût être vendu à des cours très sensiblement inférieurs à ceux auxquels il était coté, alors que les propriétaires et les travailleurs des mines anglaises ne s'aimaient pas. C'est par de tels sacrifices, littéralement imposés à vrai dire par les circonstances, à chacun de ces adversaires de toujours, que la houille anglaise a reconquis aussi rapidement la presque totalité des marchés dont elle avait bien failli se trouver évincée.

*L'avenir de la concurrence
entre houillères
anglo-américaines* Quelles nouvelles surprises
nous ménage pour l'avenir, la
concurrence anglo-américaine,
en vue de s'assurer pour les

exportations de charbon, les débouchés les plus rémunérateurs possibles ? Aucune réponse précise ne saurait être donnée à cette question. Mais il est permis de dire que, à peu près certainement, le prix du charbon américain au carreau de la mine, sera désormais toujours inférieur au prix anglais. Les filons de houille s'étendent, en effet, aux Etats-Unis, d'une façon générale, horizontalement et sont d'une exploitation plus facile que ceux des mines britanniques, extrêmement profonds parfois. De plus, les gisements américains sont relativement proches des importants marchés Canadiens et de l'Amérique centrale. Enfin, et surtout, les moyens mécaniques d'extraction mis à la disposition de la main-d'œuvre américaine, sont beaucoup plus perfectionnés que ceux dont dispose l'ouvrier anglais.

Selon sir John Cadman, par exemple, au cours de 1920, alors que chaque mineur anglais produisait en moyenne

263 tonnes de houille, chaque mineur américain en extrayait 731.

Cette différence proviendrait, pour partie, comme nous l'avons dit, de la plus grande facilité d'exploitation des mines américaines, mais surtout de ce fait, qu'alors que plus de la moitié du charbon américain est extrait mécaniquement, les 9/10 du charbon anglais le sont au moyen d'outils actionnés par les seuls bras du mineur. Si donc, les mineurs américains qui, récemment encore, ne travaillaient que les 2/3 de l'année, pouvaient être régulièrement employés à la production de la houille, par suite de la baisse des frets, et que des machines toujours plus puissantes et plus nombreuses fussent mises dans ce but, à leur disposition, il semble bien qu'un coup très dangereux, sinon fatal, serait ainsi porté à l'industrie charbonnière anglaise, et partant à l'existence même des îles britanniques.

Car, jusqu'à présent, si le prix du charbon américain au carreau a été moindre que le prix anglais, la situation change totalement d'aspect, lorsque intervient la question du coût du transport de la houille jusqu'au consommateur. L'élévation du fret transatlantique est le principal obstacle auquel vient se heurter l'accroissement des exportations de charbon des Etats-Unis. Les taux de fret s'abaisseront-ils à un niveau tel que la houille anglaise se puisse trouver expulsée des principaux marchés du monde par sa concurrente ? Pour l'Europe, la réponse est très douteuse, pour le continent américain même, elle apparaît incertaine à l'heure actuelle.

Il ne faut cependant pas se dissimuler que, de ce qu'elle sera, dépend proprement le sort de la Grande-Bretagne, prodigieuse usine, obligée d'importer de pays lointains la presque totalité de sa subsistance et n'y parvenant que grâce à sa houille.

Celle-ci devrait-elle cesser bientôt de servir de fret de sortie à ses navires, qui vont chercher le pain même de ses habitants par delà les mers ? Nous ne le croyons pas. Mais elle ne sera assurée de pouvoir évincer son redoutable concurrent que si elle parvient à exploiter ses colliers à meilleur

compte encore que par le passé et si ses propriétaires de charbonnages et ses mineurs se mettent d'accord pour continuer à collaborer au plus juste prix, entente qui aurait une répercussion immédiate et considérable sur le prix du charbon au carreau, dont le seul coût de la main-d'œuvre représente les $4/5$.

LE PÉTROLE

« Les alliés ont été portés à la Victoire
sur un flot de pétrole. »

LORD CURZON

Généralités Avant d'entamer cette partie de notre sujet, et pour en faciliter l'intelligence, il ne nous semble pas inutile d'exposer brièvement la nature chimique, les origines et les procédés d'extraction de la précieuse huile de pierre.

Les pétroles sont des hydrocarbures, c'est à-dire des composés d'hydrogène et de carbone. Comme ils se présentent fréquemment sous l'aspect de sources jaillissantes, on a longtemps cru que leur incessante formation dans les profondeurs du sol, n'était que l'un de ces phénomènes chimiques qui y sont continuellement provoqués par les éruptions volcaniques dont elles sont le théâtre. Les réserves de notre globe en huile minérale étant ainsi incessamment renouvelées, eussent pu être considérées comme inépuisables. Mais la plupart des spécialistes de ces questions sont d'avis, à l'heure actuelle, que les dépôts de pétrole, comme ceux de houille, se sont lentement constitués au cours des âges et d'une façon à peu près analogue, soit par la putréfaction de matières organiques dans des eaux stagnantes chargées de chlorure de sodium, soit par la distillation séculaire et naturelle de ces schistes bitumeux qui sont extrêmement répandus dans le monde entier et qu'on trouve chez nous, aux environs d'Autun et dans le Bourbonnais. Selligie, le premier en France, en put extraire du pétrole lampant, en 1830.

Ce précieux liquide, lentement formé dans le sein de la terre, ne cesse de s'infiltrer vers sa surface sous la pression des gaz qu'il enferme. Mais il n'y parvient pas toujours. Sans

cesse contrarié dans sa marche ascendante, il se trouve parfois définitivement arrêté par d'infranchissables obstacles naturels.

Recherche et extraction L'industrie humaine doit alors s'employer à déceler sa présence et à favoriser son jaillissement au moyen d'appareils de sondage, dits wild-cats, animés d'un mouvement de rotation et supportés par des derricks, sortes de charpentes de bois ou de métal, généralement dressées en quinconce, à raison de 5 ou 6 à l'hectare. Des tréfans, munis de fraises ou de diamants noirs sertis dans des couronnes d'acier, creusent alors le sol si profondément qu'il est souvent indispensable de tuber le sondage pour prévenir les éboulis. On estime qu'un forage sur dix en moyenne, donne un résultat rémunérateur et bien qu'il en coûte quelque 800 francs le mètre, d'en effectuer, on en opère plus de 40.000 par an, aux Etats-Unis seulement. La recherche du pétrole est donc, d'une façon générale, une véritable loterie extrêmement coûteuse, l'huile n'étant parfois découverte qu'à 1.500 ou 2.000 mètres de profondeur. On a vu de gros prospecteurs y engloutir des fortunes sans obtenir le moindre avantage. C'est ainsi que le groupe Pearsons qui pratiqua de si fructueux sondages au Mexique, ayant été autorisé, à la suite de l'accord Béranger-Sir Walter Long, du 8 avril 1918, à faire des recherches en Algérie, dans la province d'Oran, engloutit, dit-on, dans le Tliouanet, une trentaine de millions sans arriver à aucun résultat appréciable.

Les indices sont en effet, bien incertains, qui permettent de présumer l'existence du pétrole ! Celui-ci, d'ailleurs, une fois découvert, doit être recueilli dans des conditions difficiles, car il ne s'étend pas sous le sol en nappes continues, mais emplît des poches plus ou moins vastes et rapprochées entre les intervalles desquelles on n'en relève aucune trace. Il existe, en outre, dans presque tous les cas, plusieurs niveaux superposés d'huile minérale dont le plus profond est généralement le plus abondant. Si l'on ajoute que les puits jaillissants les plus riches n'ont souvent qu'une existence éphémère de quelques mois, voire de quelques semaines, ce qui exige

un amortissement très rapide des frais élevés de premier établissement, et qu'il faut organiser, d'autre part, dans des conditions onéreuses, le raffinage du produit, sa mise en réservoirs, puis son transport par « pipe lines », wagons ou bateaux-citernes, dont certains jaugent 18.000 tonneaux, on se rend compte que de très importants capitaux sont nécessités pour l'exercice de cette industrie.

Utilité du pétrole . Celle ci n'a pris que depuis peu une formidable extension. Si les jaillissements d'huile minérale ont été connus, en effet, et grossièrement exploités, dès la plus haute antiquité, ceux de la presqu'île d'Apchéron, notamment, où sont les sources de Bakou, les usages du pétrole ont été, jusqu'au début du xxe siècle, extrêmement limités. Simple produit d'éclairage, à l'origine, l'invention du moteur à explosion, puis du moteur Diesel à combustion interne, sont venues accroître son utilité dans d'immenses proportions.

Peu de temps enfin, avant la guerre de 1914, on a réussi à employer directement les huiles lourdes dans les chaudières des navires. Aussi, alors que le monde ne consommait, en 1890, que 11.000.000 de tonnes de pétrole par an, ses besoins en exigeaient près de 60 millions à la veille du conflit mondial et plus de 98 millions en 1920. Cette progression continue. Le pétrole joue, dans notre civilisation, un rôle capital : l'industrie, par sa distillation, obtient des produits de plus en plus denses, et notamment de l'éther de pétrole, de l'essence de pétrole, de l'essence minérale, du pétrole lampant, un résidu de mazout combustible représentant 50 0/0 environ du pétrole brut distillé, des huiles lourdes de graissage qui, laissent déposer par refroidissement la paraffine solide s'y trouvant dissoute et enfin, la vaseline, obtenue en arrêtant la distillation (les huiles lourdes distillent entre 245 et 250°) lorsque reste encore, dans la masse soumise à cette opération, une certaine quantité d'huile lourde. Ces substances ne sont, d'ailleurs, que quelques-uns des sous-produits les plus connus, extraits du pétrole, le nombre de ceux-ci s'élevant à près de trois cents. Il est l'âme, ou tout au moins le sang de

ces prodigieux organismes que sont l'automobile, l'avion, les navires de guerre et de commerce. De sa libre possession dépend, pour tout dire, l'existence même des nations modernes. N'oublions jamais l'émouvant câblogramme que M. Clemenceau dut adresser au président Wilson en 1918, lorsque le général commandant en chef nos armées, signala que nous ne possédions pas dans nos stations-magasins de réserves de pétrole nous permettant de faire face, pendant plus de trois jours, à une situation analogue à celle de Verdun : « Il y a là, câblait notre premier ministre, une question de salut public interrallié ! Il faut que la France combattante, à l'heure du suprême choc germanique, possède l'essence, aussi nécessaire que le sang, dans les batailles de demain. » Le Gouvernement américain entendit cet appel désespéré et son chef s'empessa de faire « l'acte d'autorité gouvernementale nécessaire à la mise en marche immédiate de 400.000 tonnes de bateaux-citernes sur les ports français ».

De l'autre côté de la barricade, le dernier en date des dictateurs prussiens, le général Ludendorff, a reconnu dans ses souvenirs de guerre, que sans la défection russe et le désastre roumain, l'Allemagne aurait été contrainte beaucoup plus tôt à demander la paix, faute de pétrole. Dans le même temps, que serait devenu notre pays, sans l'aide des grands trusts pétroliers américains et anglais ? Leur appui nous fut, sans doute marchandé, et nous coûta cher, mais il contribua puissamment à assurer notre salut. Aussi bien, leur demandions-nous de leur acheter leur huile, et non de nous l'offrir. Si, profitant des circonstances, il nous la vendirent au prix fort, ce fait doit-il servir à d'autres fins qu'à illustrer, une fois de plus, cette vérité première, que l'alliance, voire l'amitié, ne saurait empêcher le libre jeu des lois économiques ? Nous serions, d'ailleurs, mal venus à nous plaindre que nos partenaires, dans le tragique conflit où nous jouions notre existence, se soient insuffisamment efforcés d'enrayer les conséquences, désastreuses pour nos finances publiques, de la loi de l'offre et de la demande. Accusons plutôt notre imprévoyance au cours des années qui ont précédé la catastrophe : « En France, avant la guerre, a écrit avec raison M. Fernand Engerand, le

pétrole fut considéré comme un article d'épicerie ; aucun de nos gouvernements ne soupçonna même qu'il put y avoir une politique du pétrole... Le Gouvernement français, détint assurément le record de l'ignorance économique. » Cette méconnaissance d'un problème capital et l'inflexible loi du *prius vivere* devaient fatalement nous livrer, au jour du danger, à toutes les exigences des marchands étrangers. Au cours des quatre premières années de la guerre, alors que le nombre de nos camions automobiles faisait plus que décupler, celui de nos avions centupla. Pour vivifier tous ces engins, de gigantesques approvisionnements d'essence devinrent nécessaires, et, alors qu'à la veille des hostilités, nous n'en importions que 400 000 tonnes par an, nous dûmes en acheter aux Etats-Unis, plus de 900.000 en 1918. Les prétentions des détenteurs d'huile grandissaient, bien entendu, avec nos besoins, et nos fournisseurs américains, à la veille de l'offensive désespérée de nos ennemis, du 21 mars 1918, augmentèrent leurs prix, de 25 cents par baril. Pendant l'année 1919, la valeur de ce même baril fob, devait d'ailleurs passer sur le marché, de \$ 2, à \$ 3,50, la demande de pétrole ne cessant de s'accroître.

L'utilisation, notamment, de plus en plus généralisée, du mazout, dans les marines de guerre et de commerce, rend sa possession indispensable, non seulement aux nations poursuivant des buts de domination universelle, mais aussi à toutes celles simplement désireuses de conserver leur liberté. L'huile lourde, en effet, utilisée comme combustible, offre sur le charbon d'immenses avantages. D'abord, celui de faciliter le ravitaillement et le magasinage, puisque, même en pleine mer, ces opérations peuvent s'effectuer au moyen d'un simple tuyau, proprement, sans fatigue et sans bruit. Il permet, en outre, de réduire des trois quarts le personnel de chauffe ; d'augmenter l'espace consacré au chargement ; de mettre en marche les machines plus rapidement et d'obtenir une pression plus élevée ; de réduire au minimum, les risques d'incendie dans les soutes, le sinistre se trouvant forcément localisé à la surface du liquide. Son emploi entraîne, d'autre part, un accroissement sensible de la durée des chaudières et permet d'assurer plus facilement l'équilibre du navire

par la facilité de son transport de l'avant à l'arrière des cales. Enfin et surtout, alors que 1 kilogramme de mazout fournit 11.000 calories, 1 kilogramme de houille n'en donne que 8.000. Cette dernière supériorité est décisive puisqu'elle représente pour le navire utilisant du mazout, un considérable accroissement de son rayon d'action. Une tonne de mazout utilisée dans un moteur Diesel, qui pèse environ trente-quatre fois moins qu'une machine à vapeur, à puissance égale, produit à peu près le même résultat que 4 tonnes de charbon, brûlées dans celle-ci. Employé dans les mêmes machines que le charbon, le mazout fournit, à quantité égale, une puissance à peu près double de la sienne. Aussi est-il vraisemblable que dans peu d'années, la majeure partie des flottes du monde emploieront le mazout et que celui-ci aura désormais la même importance que le charbon, dans le passé. Dès à présent, 16,3 0/0 des navires du monde, sont aménagés de façon à pouvoir utiliser le combustible liquide, tandis que 76 0/0 sont encore mus par la vapeur produite par la combustion de la houille, 6 0/0 par la force du vent, et que, 1,7 0/0 emploient des moteurs à combustion interne. La proportion des navires classés sur les registres du Lloyd utilisant le pétrole et le charbon, a été la suivante depuis 1918 :

	Charbon	Pétrole
1918-1919	67,6 0/0	32,4 0/0
1919-1920	51,4 0/0	48,6 0/0
1920-1921	40,3 0/0	59,7 0/0
1921-1922	39,1 0/0	60,9 0/0

Enfin, autre indication précieuse, à la fin de janvier 1920, des bâtiments en construction sur cales américaines, 63 0/0 devaient marcher au seul mazout et 37 0/0 étaient mixtes.

De quelques Divers obstacles pourraient cependant en-
inconvenients traver, dans une certaine mesure, la généra-
 lisation de l'emploi de ce produit. D'abord, le
 fait de la pollution des eaux dans les ports, résultant du
 pétrole rejeté par les navires, qui entraîne la mort de jeunes
 poissons, de coquillages, et qui contamine les stations bal-
 néaires; ensuite, les risques d'incendie, que les journaux

anglais, défenseurs du charbon, ont maintes fois soulignés.

Les Américains, eux-mêmes, n'ont pas manqué de prendre en considération ces inconvénients, puisque leur National Board of Fire Underwriters a déjà recherché les moyens de réduire au minimum les risques d'incendie; et que, à la suite de deux graves sinistres, ayant éclaté, coup sur coup, dans le port de New-Orléans, on s'est préoccupé à Albany, comme à Washington, de créer une législation spéciale relative à l'usage du mazout dans les ports. On a notamment proposé de créer des coopératives exploitant des péniches, chargées de recueillir le pétrole et ses résidus, qui leur appartiendraient alors en pleine propriété. Le Sénat a adopté un texte conçu dans ce sens et qui ne tardera pas à être soumis à la Chambre des représentants.

En Angleterre, la Chamber of Shipping et les autorités du Port de Londres se sont préoccupées de réunir, en une conférence, tous les groupements et notamment la London General Ship Owners Society, intéressés à l'application de la loi qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1923, et qui réglemente l'évacuation dans les eaux des ports des résidus combustibles de pétrole. Aux termes de ce texte, les récipients nécessaires à assurer l'enlèvement rapide de ces dangereux déchets devront être mis à la disposition des armateurs par les autorités des docks. Celles-ci font, d'ailleurs, d'expresses réserves sur ce point, insistant sur les frais que nécessiteront de telles opérations et se refusant à en assumer la charge.

Un autre inconvénient du pétrole, beaucoup plus grave que les précédents, provient de la limitation des réserves en huile du monde, dont les gisements paraissant voués, comme nous le verrons, à un assez rapide épuisement.

Principaux pays producteurs Ils sont très inégalement répartis sur la surface du globe. Alors qu'on n'en a découvert, jusqu'à présent, en Afrique, que des traces et que l'Europe Septentrionale et Occidentale en paraît, elle aussi, à peu près complètement dépourvue, il existe, en grande abondance, aux Etats-Unis, et au Mexique. On le découvre aussi, bien qu'en moindre quantité, en Russie,

aux Indes Néerlandaises, en Perse, en Roumanie, en Galicie, au Pérou, au Japon, dans l'île de la Trinité, en Argentine, en Egypte et au Venezuela.

A titre d'indication, la France a produit, en 1920 : 392.000 barils de 159 litres, l'Allemagne : 200.000, l'Italie : 35.000, l'Angleterre, 3.000 et l'Algérie : 3.000.

Les grands marchés de pétrole du monde sont :

1° *L'Amérique*. — Les Etats Unis viennent de loin en tête des producteurs d'huile minérale, puisqu'en 1920, sur une production mondiale de 694.850.000 barils, ils en avaient extrait, pour leur part, 443.402.000 et en 1921, 469.629.000 pour une production globale de 750.080.000, soit 61,63 0/0 de celle-ci. Les régions les plus favorisées sous ce rapport, sont le Kansas et l'Oklahoma qui produisent, à elles seules, 40 0/0 de la production totale du pays et la Californie qui en produit 29 0/0.

Le Mexique a extrait, en 1920, 163.540.000 barils et en 1921, 195.064.000.

La Trinité, 2.083.000 et 2.354.000 ; le Pérou, 2.817.000 et 3.568.000 ; l'Argentine, 1.660.000 et 1.547.000 ; le Venezuela, 457.000 et 1.078.000 barils, exportés par San Lorenzo vers Curaçao où fonctionne une distillerie hollandaise.

2° *L'Europe Centrale*. — La Roumanie, dont les champs pétrolifères abondent aux pieds des Carpathes de Transylvanie et qui consomme à peu près la moitié de sa production, a produit en 1920 : 7.435.000 barils et en 1921 : 8.347.000.

La Pologne, 5.606.000 et 3.665.000 ; la Russie, 25.430.000 et 28.500.000 dont les trois centres de production sont ceux de Grosnyi, de Maïkop et de Bakou, point de départ d'une pipe line de 850 kilomètres vers Batoum.

3° *Proche-Orient*. — La Mésopotamie et la Perse ont extrait 12.353.000 barils en 1920 et 14.600.000 en 1921. Le centre d'exploitation se trouve à Maïdan, qu'une pipe-line unit au port d'Abadan sur le Chott-el-Arab. C'est le domaine de l'Anglo-Persian Oil qui fait transporter son huile par ses tankers, à Swansea, où elle a établi d'importantes raffineries. Une partie de sa production est en outre, achetée par le Gouvernement australien qui raffine lui-même à Port Darwin.

4° *L'Asie.* — La production des Indes a été de 7.600.000 et 6.864 000 barils. On y exploite les gites de l'Iraouaddy moyen qui exporte par Rangoon où le pétrole est amené par pipelines.

Le Japon a extrait en 1920 et 1921 : 2 140.000 et 2.600.000 barils. Ses gites les plus importants sont ceux d'Hokkaido et d'Echigo. Il se montre très préoccupé de s'assurer de tout le pétrole nécessaire à sa consommation, sans avoir à subir les exigences des trusts étrangers et ses deux sociétés les plus importantes : La Nippon Petroleum et la Hoden Petroleum, viennent d'opérer leur fusion.

Le gouvernement accorde, sans grandes difficultés, des subventions aux entreprises constituées par ses nationaux en vue d'effectuer des travaux de forages. Il s'est même employé à obtenir des concessions dans les terrains pétrolifères de Djambi qui se disputent ardemment, la Standard Oil et la Royal Dutch, cette dernière paraissant l'emporter momentanément du fait de sa nationalité légale. Ajoutons enfin que le Japon se trouve aujourd'hui en lutte ouverte contre la Sinclair Oil qui, soutenue par le Gouvernement américain, a obtenu des Soviets, outre des concessions importantes dans l'île de Sakhaline, le droit de construire deux ports sur la côte orientale pour assurer l'exportation de l'huile extraite.

5° *L'Australie.* — La production de l'Insulinde s'est élevée en 1920 à 17.529.000 et à 18 000.000 de barils en 1921. Les principaux centres d'exploitation sont à Java, Sumatra, Timor, et Bornéo et les raffineries se trouvent surtout à Batavia et à Semarang.

Ces indications, quelque peu hérissées de chiffres, sont indispensables pour nous permettre de situer dans le cadre où elle se déroule la lutte entre grands trusts de pétrole.

L'importance de cette industrie devait, en effet, l'amener à se trouver concentrée entre les mains d'un très petit nombre de sociétés puissantes qui la monopoliseraient à leur profit et, éventuellement, à celui de leur pays. Elle exige, comme nous l'avons dit, l'emploi de capitaux immenses et de vastes disponibilités, celles-ci ayant pour but de permettre, par exemple, soit l'achat à l'improviste de nouveaux terrains, soit le stockage dans des réservoirs du pétrole

inutilisé en cas de resserrement momentané du marché. Cet accaparement de l'industrie pétrolière s'est effectivement produit, et exposer son histoire, c'est dire celle de quelques groupes dont le fonds social se chiffre, pour chacun d'eux, à de nombreux milliards de francs.

Standard Oil Le plus ancien et le plus puissant de ces consortiums est celui de la fameuse Standard Oil américaine, créée dans l'Ohio, en 1870, au capital de \$: 1 million, par J. D. Rockefeller qui réussit à fédérer les distillateurs d'huile de son pays.

Il existe, d'ailleurs, aux Etats-Unis, d'autres sociétés de pétrole importantes puisque la Sinclair Oil, par exemple, et les intérêts Doheny sont constituées chacune au capital de \$: 500 millions et qu'assez nombreux sont les seigneurs de moindre mérite. Mais la S. O. demeure la personnalité maîtresse de cet aréopage. Ses progrès ont été, en effet, gigantesques et sa puissance actuelle est à peu près illimitée. Dès 1882, elle contrôle 39 compagnies dirigées par 9 trustees et mène une lutte acharnée contre ses concurrentes, à l'aide de certaines compagnies de chemin de fer qui établissent, à son profit, des tarifs différentiels. Cette immense concentration de puissance en vint, bientôt, à exercer une telle influence sur la vie politique américaine, que sa constitution fut déclarée illégale et sa dissolution prononcée une première fois par la Cour suprême de l'Ohio, en 1892. Ces foudres judiciaires ainsi brandies, demeurèrent parfaitement inopérantes et la S. O., sans même daigner modifier sa raison sociale, poursuivit le cours de ses exploits, s'étant simplement scindée en 20 sociétés, dirigées par les mêmes hommes qui y conservèrent une autorité absolue, du fait qu'ils détenaient tout le Preferred Stock de l'affaire, le Common Stock étant entre les mains de capitalistes se désintéressant de sa direction aussi longtemps que de gros dividendes leur étaient distribués.

Après quelques années de vie paisible, au cours desquelles la S. O. accrut encore sa puissance, fut votée la Sherman Law contre les trusts. C'était l'époque où Roosevelt avait

juré leur perte. Il fit donc intenter à la vénérable S. O. entourée de ses 70 filiales, un procès devant le Tribunal de Saint-Louis. Sa constitution ayant encore été déclarée illégale, sa dissolution fut prononcée pour la seconde fois, et ce jugement, en dépit de manœuvres de toute sorte, fut confirmé en 1911, par la Cour Suprême des Etats-Unis. La S. O. n'en eut cure. Elle se scinda, cette fois, en 34 compagnies formant un tout parfaitement homogène et ayant ainsi tourné l'esprit de la loi, tout en respectant la lettre, elle continua de s'accroître.

On a souvent écrit que la politique de la S. O. reposait tout entière sur un principe fondamental, celui de se désintéresser de la recherche de l'huile brute pour tenter, au contraire, de s'entendre avec son producteur, et, ayant ainsi accaparé la précieuse substance dès sa sortie des puits, la raffiner et la transporter jusqu'au consommateur. La S. O. eut donc été avant tout, une entreprise exploitant des raffineries et des pipe-lines dont elle possède en Amérique seulement, plus de 15.000 kilomètres.

En fait et par la force même des choses, notre trust fut peu à peu amené à suivre une toute autre ligne de conduite. Celle que nous venons d'exposer présentait, il est vrai, l'avantage de supprimer pour lui les risques de ces forages demeurés si souvent infructueux en dépit des efforts et de l'argent gaspillés à les effectuer. Mais, d'autre part, le danger de voir des concurrents plus actifs s'emparer de nouvelles sources qu'ils auraient découvertes eux-mêmes et la recherche de celles-ci devenant de plus en plus difficile pour des particuliers, ou des groupes, insuffisamment munis de capitaux, l'amènèrent à se transformer en un trust complet, s'employant aussi bien à la production qu'au raffinage, au transport et à la vente du pétrole, et ceci, depuis 1917 surtout, date à laquelle M. Teagle fut nommé président de la S. O. de New-Jersey en remplacement de M. Bedford, promu, lui-même, président du conseil d'Administration du Trust.

La production quotidienne de la S. O. qui, était en effet, à cette époque de 30.683 barils, passait à 72.362 barils en 1918, puis à 113.677 en 1920 et, alors qu'en 1917, elle

avait produit seulement 20 0/0 du pétrole qu'elle avait raffiné, elle a extrait, en 1920, plus de 38 0/0 de celui-ci.

Le capital du trust, au moment de sa dissolution supposée de 1911, représentait une valeur nominale de \$ 276.363.957 et il atteignait au pair, en 1921, \$ 1.016.356.911.

Cet accroissement prodigieux a été réalisé soit par des émissions ordinaires d'actions (400 millions de \$ environ), soit par des distributions au pair, aux porteurs de titres anciens, d'actions nouvelles (plus de 285 millions de \$), ce qui équivaut, somme toute, à une distribution des réserves, la Société attachant à ces titres, émis à leur valeur nominale, les mêmes avantages qu'à ceux déjà en circulation.

Le bilan de cette formidable entreprise faisait ressortir un actif total de \$ 691.316.966 en 1918, et de 1.115.939.977 en 1921.

Les seules installations de la société qui figuraient au bilan de 1920 pour \$ 384.583.206 étaient estimées, dans celui de l'année suivante, à \$ 431.569.324, soit une augmentation de près de \$ 47 millions pour ce seul poste.

La flotte de la S. O. et celle de ses filiales atteignaient au début de 1922 : 871.000 tonnes.

La flotte des Compagnies affiliées, jaugeant, de son côté, 695.000 tonnes, nous arrivons donc à un total de 1.566.000 tonnes, contrôlé par le trust.

Pour réaliser de tels accroissements de son actif, on estime que la S. O. a dû dépenser, au cours des seules années 1920 et 1921 plus de \$ 250 millions, ce qui ne l'empêcha pas de poursuivre une politique de très larges distributions des réserves.

C'est ainsi que le 3 novembre 1922, la S. O. de New-York a tenu une Assemblée extraordinaire, en vue de proposer l'élévation de son capital de 75 à 225 millions de \$, par répartition gratuite de deux actions nouvelles pour une ancienne.

Le nominal de ses actions devait se trouver ramené en même temps de \$ 100 à \$ 25, afin de permettre aux titres de pénétrer plus profondément dans la masse du public.

De son côté, la S. O. de New-Jersey proposait, peu après, le 8 novembre, à ses actionnaires de porter à 625 millions de \$ son capital nominal qui était alors de \$ 110 millions, par

distribution gratuite de 4 actions ordinaires nouvelles pour une ancienne.

La S. O. de Californie va porter, quant à elle, dans les mêmes conditions, son capital, de 115 à 250 millions de \$.

Ces opérations sont rendues possibles par les réserves accumulées, au cours de ces dernières années surtout, par le trust. La valeur boursière du groupe S. O. était à la fin du mois de septembre 1922 de 3 milliards 700 millions de dollars environ.

Ces capitaux immenses mis au service d'hommes d'affaires éminents ont permis au trust américain de suivre une étonnante politique d'expansion.

Avant d'exposer ce qu'a été celle-ci, il importe de poser en face de ce gigantesque organisme, ses deux principaux rivaux, extrêmement menaçants, en dépit de leur relative jeunesse ; la Royal Dutch anglo-hollandaise et la British Controlled Oil Fields, purement anglaise celle-là.

Royal-Dutch-Shell La Royal Dutch, appellation abrégée de la Koninklijke Nederlandsche Maatschappij Tot Exploitatie Van Petroleumbronnen In Nederlandsch Indie, c'est-à-dire la Société royale hollandaise, pour l'exploitation des sources de pétrole des Indes néerlandaises, fut créée à la Haye le 16 juin 1890, au capital de 1.300.000 florins et pour une durée de soixante-huit ans.

Ses débuts, de petite société concessionnaire de quelques terrains pétrolifères dans les îles de la Sonde, furent assez pénibles dans ce sens qu'elle eut à subir, dès l'origine, en Orient, la concurrence active de la Shell Transport and Trading Cy. de Sir Marcus Samuel, laquelle, créée en 1897, et bien que ne produisant pas d'huile elle-même, avait acquis d'importantes participations dans diverses entreprises pétrolifères de l'Insulinde et possédait en outre une flotte de tankers et plusieurs centaines de dépôts disséminés dans le monde.

M. Deterding, qui avait succédé à la tête de la R. D. à M. Kessler, comprit aussitôt que sa Société, qui produisait beaucoup de pétrole mais n'avait pas suffisamment de

navires-citernes pour l'exporter, devait lier partie avec la Shell qui avait, elle, ces moyens de transport et à laquelle faisait plutôt défaut la matière à transporter. Il faut se souvenir que la R. D. utilisait en 1898, 28.000 tonnes de tankers, dont 8.000 seulement étaient sa propriété et devait affréter le reste à diverses compagnies d'armement. Un accord entre ces deux Sociétés, qui se complétaient si exactement, l'une apportant l'huile et l'autre le navire-réservoir, et qui convoitaient les mêmes marchés, était, en effet, inévitable à plus ou moins longue échéance. Mais il fallait, auparavant, s'assurer la prédominance sur les nombreuses sociétés exploitantes des Indes néerlandaises. C'est ce à quoi réussit la R. D. absorbant les unes, menant contre les autres une guerre de tarifs destinée à les abattre en même temps qu'elle s'intéressait à diverses entreprises roumaines.

C'est en 1902, que se produisit le premier rapprochement entre la R. D. et la Shell par la constitution d'une filiale commune, l'Asiatic Petroleum Cy dont les actions furent divisées, par fractions égales, entre trois groupes, celui de la R. D., celui de la Shell et celui des Rothschild.

L'alliance n'allait pas tarder à devenir plus complète entre les deux sociétés : au début de 1907, elles confondirent à peu près entièrement leurs intérêts en se partageant la besogne à accomplir. Elles conservaient chacune leur personnalité et certaines de leurs propriétés mais l'immense majorité de celles-ci étaient transférées à deux filiales d'exploitation. L'une, hollandaise, la Bataafsche Petroleum Maatschappij au capital de 80 millions de florins, porté depuis à 300 millions, était chargée de la production et du raffinage du pétrole. L'autre, l'Anglo-Saxon Petroleum, au capital de £ : 2.400.000 devait se préoccuper de son transport et de sa vente. 40 0/0 des bénéfices ainsi réalisés allaient à la Shell et 60 0/0 à la Royal. C'est à cette dernière entreprise qu'échurent, en partage, les actions de l'Anglo-Saxon.

- Armé de ce puissant outil, celui qu'on a appelé le Napoléon du Pétrole, M. Deterding, dont le principe fondamental était qu'il fallait avant tout se préoccuper d'extraire ce produit du

plus grand nombre possible de régions différentes, n'allait pas tarder à créer une œuvre grandiose.

Il acheta tout d'abord les gites de Kasbek, près de Grosnyi, créa l'Astra Romana en Roumanie, et en Egypte, l'Anglo Egyptian Oil Fields.

Sur ces entrefaites, en 1910, la S. O. inquiète des progrès de sa jeune rivale, qui essayait déjà de la supplanter en Chine, tenta de l'en chasser par une impitoyable guerre de tarifs. La R. D. ayant supporté le choc sans fléchir, un accord intervint entre les concurrents, aux termes duquel ils se partageaient le marché chinois par moitié.

C'est alors que la R. D., payant d'audace, porta la guerre dans la forteresse même de sa rivale en achetant des terrains pétrolifères dans l'Oklahoma. En 1916, elle plaçait sur le marché de New-York 220.000 de ses actions dites américaines, intéressant ainsi à son succès, dans cette nouvelle entreprise, un certain nombre de capitalistes Yankees. La presque totalité de ses concessions en Amérique, jointes à celles de l'Union of Delaware, ont été transférées en 1921, à une société nouvelle, la Shell Union Oil Corporation. Son activité aux Etats-Unis a d'ailleurs été telle que bien près du tiers de son extraction totale en provient à l'heure actuelle.

Dès 1912, la R. D. prend pied au Mexique par le moyen de la Corona. Pendant la guerre, ses gisements russes ne lui étant plus d'aucun secours, non plus, d'ailleurs, que ses propriétés roumaines, elle s'installe en Californie, à la Trinité, au Venezuela, où elle possède 15.000 milles de terrains estimés très riches.

Enfin et surtout, à la fin de l'année 1918, ce groupe réussit à acheter la Compania Mexicana de Petroleo el Aguila, dite Mexican Eagle, à Lord Cowdray (Pearson) qui l'avait fondée en août 1908, sous le régime de la loi mexicaine. La Shell reçut, pour sa part, 1 million d'actions et la R. D. 1 million 1/2 au prix de £ : 6 l'action. Cette seule opération augmentait de 50 0/0 la production pétrolifère américaine totale contrôlée par le Royal-Shell.

Ces deux sociétés ne sont plus, à proprement parler, des sociétés d'exploitation. Elles ont délégué ce soin à des filiales

et sous-filiales et se préoccupent, seulement, de diriger la politique générale du groupe et de gérer son immense portefeuille. Elles ont aujourd'hui des intérêts dans des entreprises de production et de transport disséminées dans le monde entier, notamment en Russie, où leurs importantes participations, appelées sans doute à un bel avenir, ont été cependant amorties en écritures, dans les Indes néerlandaises, en Egypte, en Roumanie, aux Etats-Unis, au Mexique, au Venezuela, à la Trinité, à Curaçao, sans parler de nombreuses Sociétés commerciales et de dépôts qu'elles contrôlent, telles, par exemple, en Orient, l'Asiatic Petroleum, au capital de £ 4 millions ; en France, la Société Maritime des Pétroles au capital de 10 millions et la Société pour l'Exploitation des Pétroles au capital de 20 millions ; en Italie, la Nafta, au capital de Lires : 100 millions ; au Portugal, la Lisbon Coal and Oil Fuel au capital de £ 300.000 ; en Espagne, la Société Petrol. Española, au capital de 25 millions de pesetas ; en Hollande, plusieurs sociétés, dont la Nederlandsche Phlogogen Mij au capital de florins : 14 millions, la Nederlandsche Petroleum Mij Anoto Benzonaft au capital de florins : 46 millions, la Nederlandsche Petroleum Mij Argoun, au capital de florins : 36 millions ; en Australie, la Bristish Imperial au capital de £ 1 million. Le groupe s'est également établi dans les pays scandinaves, en Pologne, en Allemagne, en Roumanie, en Yougo-Slavie, aux Indes, en Nouvelle-Zélande, dans l'Afrique du Sud. Sa flotte, qui jauge plus de 1.444.000 tonneaux est exploitée par plusieurs filiales hollandaises, américaines ou anglaises, parmi lesquelles l'Eagle Oil Transport constituée au capital de £ 5 millions.

Le capital de la R. D. qui était, originairement, comme nous l'avons dit, de 1.300.000 de florins, fut portée à 23.500.000 florins en 1906, à 51 millions en 1910, à 100 millions en 1911, à 150 millions en 1916, à 230 millions en 1918, à 400 millions en 1919, à 600 millions en 1921. Sur ce dernier chiffre, au début du mois d'août 1921, des actions d'un montant total de 248.543.000 de florins étaient encore à la souche, c'est-à-dire que la société n'en avait émis que jusqu'à concurrence de 351.457.000 florins sur les 600 millions qu'elle était autori-

sée à jeter sur le marché. Le capital émis se compose de 321.437.000 de florins d'actions ordinaires en titres de 1.000 florins ou en 1/10 de 100 florins, de 1.500.000 florins d'actions privilégiées 4 0/0 d'une valeur nominale de 2.000 florins et enfin, de 28.500.000 de florins d'actions de priorité 4 1/2 0/0. Ces deux derniers types de titres à revenu fixe sont de véritables obligations qui donnent, cependant, à leur porteur, la faculté, d'ailleurs illusoire, d'assister aux assemblées générales des actionnaires. Le contrôle des actes du Conseil d'administration, composé en 1921 de 3 membres, possesseurs en droit de 3 actions, MM. Deterding, Loudon et Cohen Stuart, est en effet, inopérant, du fait de l'existence d'actions privilégiées détenues par ce seul conseil. Les actionnaires français qui possèdent 40 0/0 du capital de cette gigantesque affaire, n'ont donc pas la moindre part dans sa direction et doivent s'en remettre entièrement aux quelques personnages qui président à ses destinées. Cet acte de foi s'est traduit, en fait, jusqu'à présent, par d'assez appréciables bénéfices.

L'énorme portefeuille de la R. D. était estimé, selon le bilan de l'exercice 1921, à 576.611.406 florins les titres étant pris pour leur valeur nominale. Dans ce même document comptable, ce portefeuille ne figurait, que pour 358.294.806 florins, ayant été amorti en écritures de la différence, soit 218.316.600 florins. Nous ne savons à peu près rien des réserves, celles-ci étant constituées par les seules filiales dont le bilan n'est pas publié.

Le groupe R. D. Shell apparaît donc comme un organisme d'une vitalité peu commune en dépit de certaines déclarations récentes de M. Deterding, accusant le gouvernement des Indes néerlandaises de pratiquer vis-à-vis de sa société une politique fiscale appelée à « détruire sa situation ». Cet accès de pessimisme ne fut, sans doute, qu'un geste diplomatique. L'affaire dont nous venons d'indiquer à grands traits la genèse forme, en réalité, un tout solide, se suffisant à lui-même puisqu'il est à la fois, banque, compagnie de transports maritimes et terrestres, usine de distillation et d'aménagement des sous-produits, enfin, comptoir de vente.

Nous voici amenés, maintenant, à dire quelques mots de

deux sociétés, les dernières venues, parmi les grands organismes pétrolières :

La British Controlled Oil Fields L'une, la British Controlled Oil Fields de nationalité anglaise, a été créée, sous le régime de la loi canadienne et dans le but de lutter contre la S. O., au capital de £ : 40 millions, pouvant être porté à £ : 159 millions. Elle se trouve pratiquement entre les mains du gouvernement anglais, et cherche surtout à s'emparer des gisements pétrolières disséminés dans l'Amérique du sud, au Mexique, au Brésil, au Venezuela, au Guatemala, au Honduras, et en Guyane. Ses propriétés, dès à présent, encerclent les 2/3 de la mer des Caraïbes.

L'Anglo-Persian Oil L'autre, l'Anglo-Persian Oil a été fondée en 1909, par la Burmah Oil, société pétrolière exploitant les gisements de Birmanie et à laquelle s'intéressaient quelques grands Anglais tels que Lord Fisher, Lord Cowdray, Lord Curzon, Lord Strathcona, Sir John Cadman, pour ne citer que les plus connus d'entre eux. Au mois de mai 1914, l'Amirauté britannique, anxieuse de se procurer les réserves d'huile nécessaires à sa flotte qui devait en brûler, pendant la guerre, plus de 600.000 tonnes par mois, acheta les 2/3 des actions de l'Anglo-Persian à la Burmah. Celle-ci, que contrôlait somme toute l'Amirauté, en conserva le solde. L'Anglo-Persian avait le monopole d'exploitation pendant 30 années d'un grand nombre de gisements persans, qui avaient été primitivement concédés à d'Arcy, sujet Australien. Deux délégués du gouvernement anglais, munis de pouvoirs discrétionnaires, étaient chargés de la représenter dans le Conseil de la Société. Ce furent à l'origine Lord Inchcape, président de la P. and O. et Sir E. H. Packe. Elle créa avec l'aide de sa filiale, la « d'Arcy Exploration » des dépôts de pétrole dans le monde entier, ne se contentant plus de jouer un rôle décisif en Perse, pays qui avait d'ailleurs, depuis l'accord de 1918, avec l'Angleterre,

abandonné à celle-ci sa souveraineté, lui laissant le contrôle de ses finances et celui de toutes ses administrations.

La guerre entre les trusts Nous allons maintenant exposer succinctement la façon dont ces colosses se sont affrontés et les résultats de leur lutte impitoyable pour la suprématie. Il ne saurait être question, bien entendu, que d'en signaler les péripéties essentielles et les plus récentes.

Au Mexique Il était inévitable que la lutte entre trusts de pétrole éclatât, plus ardente que partout ailleurs, au Mexique à cause des immenses richesses en huile que paraît receler ce pays. Celles-ci ne devaient donc pas lui faire connaître une ère de grande prospérité, mais, bien au contraire, le livrer à une véritable anarchie politique, résultat des manœuvres de groupements financiers dont il était devenu, malgré lui, le champ de bataille d'élection. Il n'est que juste de reconnaître, d'ailleurs, que depuis les premiers soulèvements de la population autochtone contre l'Espagne en 1808, le Mexique n'a guère connu de calme véritable. Qu'il s'intitulât Empire, comme à l'avènement d'Augustin I^{er} — l'ex-général espagnol Iturbide — en 1822, ou qu'il adoptât, comme en 1823, une forme républicaine de Gouvernement calquée sur celle des Etats-Unis, il ne cessa d'être furieusement agité par des questions de personnes et par l'interminable rivalité de ses deux grands partis, le clérical et le démocrate.

Aussi, les puissants groupements financiers qui se disputaient l'exploitation de ses trésors, n'eurent-ils, la plupart du temps, en face d'eux, qu'une opinion publique très aisément influençable et une autorité centrale des plus instables. Ils en allaient profiter. L'enjeu était digne de leurs efforts. Le Mexique, dont la production de pétrole, nulle en 1900, était de 462 000 tonnes en 1905, est devenu, dès 1915, le second producteur du monde, avec 4.475.000 tonnes. En 1920, on en a extrait 21.971.000 tonnes. Or, il ne faut pas oublier que les terrains pétrolifères qu'on y a jusqu'à présent exploités, ne représentent qu'un peu plus de 25.000 hectares disséminés le long du golfe, alors que leur superficie totale paraît

excéder 60 millions d'hectares. « Les travaux de forage ont à peine reculé la limite des terrains reconnus », déclarait récemment M. E. Narvaez, agent commercial du Mexique, en Espagne. Cette situation provient pour une bonne part, de la lutte engagée par les divers Gouvernements mexicains contre les trusts envahisseurs, et aussi de la surproduction de ces dernières années, qui a amené un fléchissement des cours du produit, et a quelque peu découragé les Sociétés finançant des travaux de prospection. On peut donc prévoir une importante augmentation de la production du pétrole de ce pays, qui compte, à l'heure, trois principaux marchés : Tampico, Port Lobos, et Tuxpan, fort bien organisés et pourvus de canalisations sous-marines permettant le chargement des navires à 3 kilomètres au large des côtes. Ces centres d'exportation ne sont d'ailleurs pas outillés en général pour le traitement du pétrole brut et se contentent de le livrer à destination des grandes raffineries américaines ou anglaises.

L'Amérique n'a pas cessé de jouer un rôle prépondérant au Mexique en dépit de la lutte qu'elle y a dû soutenir contre la R. D. tentant et réussissant à accaparer certaines entreprises qui, jusqu'alors, livraient la presque intégralité de leur production à la S. O. Elle contrôle à l'heure actuelle, 73 0/0 environ de la production mexicaine, l'Angleterre 21 0/0 et des compagnies diverses hollandaises ou mexicaines 6 0/0 de celle-ci.

L'attaque de l'Angleterre contre l'Amérique, pour la conquête des centres de production mexicains, se dessina au moment de la découverte des riches gisements de Tampico. Le président Porfirio Diaz, ayant accordé des concessions au groupe Pearson, fut aussitôt en butte aux manifestations violentes de la mauvaise humeur américaine qui lui succéda en Madero un rival redoutable. Mais l'Angleterre le soutenant, et grâce aussi à sa réelle habileté, et à ses qualités d'organisateur, il sut se faire réélire à plusieurs reprises jusqu'en 1900.

Le gouvernement de ses successeurs, celui du général Huerta par exemple, qui refusa de céder aux exigences du Comité des Neuf de la S. O. marqua une recrudescence des convulsions politiques intérieures. En 1917, le président Car-

ranza pour tenter d'écarter de son malheureux et riche pays, les convoitises étrangères, dont il était la proie, fit voter une Constitution aux termes de laquelle le sous-sol mexicain était la propriété de l'Etat, qui n'avait le droit d'en concéder l'usage qu'à ses nationaux et aux seuls étrangers ayant renoncé de façon expresse à invoquer la protection de leur Gouvernement s'étant reconnus entièrement soumis à la loi mexicaine. L'audacieux Carranza devait, pour avoir tenté ce geste d'indépendance, tomber sous les feux croisés anglo-américains.

C'est peu après, à la fin de 1918, comme nous l'avons dit, que le groupe R. D. Shell réussit à remporter une importante victoire sur les Consortiums américains, en achetant la Mexican Eagle Oil Cy. Cette société possède, en effet, un riche domaine de 1 million d'hectares dont une infime partie seulement est en exploitation. Ses derniers bilans, établis en piastres mexicaines or, valant fr. : 2,60 environ au pair, font ressortir une situation solide. Nous en extrayons les chiffres suivants :

Au 30 juin	Bénéfices nets
1911	874.000
1913	8.166.000
1919	29.500.000
1920	54.659.000

Les réserves avaient augmenté dans les mêmes proportions atteignant au 31 décembre 1921 près de 53.000.000 de piastres or et les dividendes distribués sur les actions passaient dans le même temps de 8 à 60 0/0. L'année 1921 fut pourtant médiocre, qui vit ce dividende ramené à 30 0/0 et 1922 a été pire. Ce qui ne veut pas dire que la situation soit désespérée. Les explications qui ont été fournies, en effet, de ces mauvais résultats paraissent plausibles et sont de deux ordres : d'abord l'épuisement de certaines nappes exploitées et leur remplacement par de l'eau salée et d'autre part, un ralentissement volontaire apporté par la Société dans la recherche de gisements nouveaux, pour prévenir un nouvel affaissement des cours de l'huile. La plupart des sociétés

mexicaines se trouvent dans une situation analogue, c'est-à-dire qu'ayant eu à souffrir de venues d'eau salée dans leurs anciens puits taris, elles ont dû abandonner la prospection de nouveaux gisements, car il est à peu près impossible d'obtenir un permis de recherches au Mexique sur un terrain acquis depuis le 1^{er} mai 1917. Certaines autorités en matières de pétrole, M. Bedford le premier, ont pourtant fait à ce sujet des déclarations très pessimistes, allant jusqu'à prévoir que l'énorme production du Mexique au cours de ces dernières années n'aura été qu'un feu de paille et que les sociétés qui ont placé un montant total d'au moins 500 millions de \$ dans les sources de naphthe mexicaines, devront compter perdre la moitié à peu près de leur argent. Mais les augures ne sont pas d'accord sur ce point. M. Doheny par exemple, président de la Mexican Petroleum, n'a pas hésité à déclarer devant les sommités, elles-mêmes, de l'American Petroleum Institute, que l'examen approfondi des régions pétrolifères probables du Mexique avait été pratiqué, jusqu'à présent, d'une façon trop sommaire pour qu'il fût possible de se prononcer. Cette réserve paraît plus sage et il n'est pas impossible que le président du Comité de direction de la S. O. ait seulement entendu manifester toute l'amertume que faisait naître en son cœur, le refus du président Obregon entré en fonctions le 1^{er} décembre 1920, d'abroger l'article 27 de la Constitution mexicaine et de supprimer la surtaxe qu'il a fait, au contraire appliquer sur les exportations de pétrole. M. Lamont qui était venu jusqu'à Mexico, tout exprès, pour tenter de faire admettre par le Gouvernement le point de vue des Etats-Unis, a dû s'en retourner sans avoir pu obtenir aucun résultat positif, même pas celui de la reprise du service de la dette. C'est dire que l'Amérique est mécontente, que l'Angleterre n'est pas satisfaite et que la paix n'est pas à la veille de régner sur les champs de pétrole du Centre Amérique.

Dans l'Amérique Si nous quittons maintenant cette ré-
du Sud gion, pour nous diriger vers le Sud-Amé-
 rique, nous tombons dans les domaines
d'autres sociétés américaines ou anglaises qui se sont livrées,

Pour la possession de ceux-ci, d'héroïques combats. Le grand rêve de Pearson en s'installant au Mexique, avait été d'y attacher solidement l'une des extrémités de la chaîne d'exploitations pétrolifères, qu'il désirait tendre autour du canal de Panama. Dès 1912 et 1913, il obtenait, au Venezuela, en Colombie, à Costa-Rica, dans l'Equateur, d'importantes concessions. Elles lui furent bien vite retirées, l'Angleterre n'osant pas le soutenir officiellement jusqu'au bout contre l'Amérique qui, au nom de la Doctrine de Monroë avait opposé son veto formel à ce qu'elles lui fussent accordées. Pour donner une idée de l'acharnement des luttes qui se livrèrent dans cette région, il suffit de citer l'exemple des groupes anglais n'hésitant pas à faire éclater la révolution, au profit de leur homme de paille, le président Tinoco, à Costa-Rica, pour se faire attribuer les concessions qu'ils désiraient obtenir. Celui ci ayant été renversé à son tour, et les concessions annulées qu'il avait accordées pendant son éphémère élévation, les mêmes groupements réussirent à déchaîner la guerre entre la République de Panama et Costa-Rica pour tenter de retrouver leurs avantages menacés. Ils ne recueillirent il est vrai aucun profit certain de ces soulèvements, le soldat qu'ils avaient suscité contre l'Etat récalcitrant ayant été vaincu.

Ils ne faisaient que suivre en cela, mais avec moins de succès, la méthode employée par l'Amérique dans cette même région. On se souvient en effet de quelle façon elle créa la République de Panama. Lorsqu'en 1883, la Compagnie française de Canal dut arrêter ses travaux, l'Amérique se proposa de reprendre notre œuvre. Mais auparavant, et profitant des difficultés qu'éprouvait alors l'Angleterre dans l'Afrique du Sud, elle obtint en 1901, par le traité Hay-Pauncefote, annulant le traité Clayton-Bulwer de 1850, que la Grande-Bretagne lui reconnut le droit d'administrer et de défendre le Canal qu'elle s'engageait, d'ailleurs, à ouvrir à tous.

La Compagnie française lui ayant abandonné ses droits contre indemnité, le Gouvernement Colombien lui accorda, de son côté, la concession qu'elle souhaitait obtenir. Mais les Chambres Colombiennes ayant refusé de ratifier cet accord, le territoire de Panama, ouvertement soutenu par la grande

République du Nord, s'insurgea contre la Colombie, proclama son indépendance, toute verbale, bien entendu, et abandonna à sa protectrice, en pleine propriété peut-on dire, le Canal et ses dépendances.

La Shell de son côté, s'installait à la Trinité, en Colombie, au Venezuela, et la British Controlled Oil Fields dans ces mêmes parages, ainsi qu'au Guatemala, au Brésil, et en Guyane. Au Venezuela, les difficultés de transport du produit extrait étant considérables, ces sociétés durent acquérir un certain nombre de monitors analogues à ceux utilisés pendant la guerre contre les allemands, près d'Ostende, et qui transportèrent l'huile des gisements voisins du lac Maracaïbo, jusqu'à la raffinerie de Curaçao.

En Asie Abandonnant enfin le continent américain pour l'Asie, nous allons assister ici encore à une nouvelle phase du duel entre les deux éternels concurrents, Empire Britannique et Etats-Unis pour la possession des richesses pétrolifères du proche Orient.

L'Angleterre, estimant que ses gîtes américains ou australiens étaient trop éloignés de ses bases navales pour être utilement défendus au cas d'une agression, résolut de créer sur les rives mêmes de la Méditerranée, mer facile à garder, et dont elle tenait, d'ailleurs, toutes les issues, des centres de production aussi nombreux que possible. C'est le développement de cette politique que nous allons exposer à grands traits en essayant de préciser le rôle que la France a été amenée à jouer, elle aussi, par la force des choses, dans ce domaine particulier.

Remarquons, d'abord, que la Grande-Bretagne ne faisait, en agissant de la sorte, que reprendre, dans ses grandes lignes, le plan allemand d'avant-guerre qui consistait à mettre la main sur les richesses en pétrole de la Mésopotamie et de la Perse pour, avec l'aide des Sociétés roumaines et galiciennes, tenter de s'opposer au quasi-monopole despotique de la S. O.

Les gîtes pétrolifères des Vilayets de Mossoul et de Bagdad avaient été en 1888, attribués à la liste civile du Sul-

tan. En 1893, pourtant, la convention turco-allemande de Bagdad accordait à une société allemande, l'Anatolian Railway, un droit de priorité sur tous les gisements situés à 25 kilomètres au nord et au sud du chemin de fer. Notons, en passant, l'importance de ce Bagdad Bahn, tant au point de vue politique qu'au point de vue économique, puisque desservant des régions très riches en pétrole, il permettait, en outre, à ses possesseurs, de menacer à revers la domination anglaise aux Indes. Il est infiniment probable que lorsque l'Angleterre résolut, la Belgique envahie, d'intervenir à nos côtés contre l'Allemagne, si la question d'Anvers fut pour elle l'argument décisif, les dangers que devaient lui faire courir dans un proche avenir le Bagdad Bahn et dont elle avait bien conscience déjà, pesèrent de quelques poids dans le plateau de la guerre.

Dès 1907, sur la demande de l'ambassadeur anglais à Constantinople, les autorisations de prospecter obtenues par la société allemande furent révoquées et des négociations entamées avec des financiers britanniques. Celles-ci, interrompues par la Révolution de 1908, reprirent en 1912. Des représentants du Gouvernement allemand y participaient cette fois, qui avaient reçu l'approbation préalable du Foreign Office et de la Wilhemstrasse. La Turkish Petroleum fut le fruit de ces pourparlers, dont les capitaux étaient fournis par moitié par l'Angleterre et par l'Allemagne. Le Gouvernement turc, ainsi exclu de l'exploitation de l'une de ses principales richesses nationales, et poussé par des groupements financiers anglo-saxons, obtint la dissolution de cette société qui fut aussitôt reconstituée, mais sur de nouvelles bases : l'Anglo-Persian (groupe britannique d'Arcy) possédant toujours 50 0/0 de son capital, la Deutsche Bank, 25 0/0 de celui-ci et l'Anglo-Saxon Petroleum, filiale de la R. D. 25 0/0. La Turquie enfin, se réservait de fixer ultérieurement l'importance de sa participation dans la société.

Le 28 juin 1914, le ministre des Finances turc Saïd Halim accorda à ce groupement tous les droits sur les pétroles, découverts ou à découvrir dans les vilayets de Mossoul, de Bessorah et de Bagdad.

Lorsqu'éclata la guerre de 1914, la part allemande sur laquelle le groupe britannique avait un droit de préemption fut mise sous séquestre par le Gouvernement anglais. Celui-ci se rendit bien vite compte des résultats économiques avantageux qu'entraînerait pour son pays une puissante action militaire, en Mésopotamie, qui lui permettrait d'occuper les gisements pétrolifères de Bagdad ; en Arménie, qui lui, ouvrirait ceux du Caucase ; en Palestine, enfin et en Syrie, qui lui donnerait les rivages auxquels devaient inévitablement aboutir les pipe-lines amenant à la mer toute l'huile recueillie tant en Perse qu'en Mésopotamie. Cet effort, en Orient, qui présentait en outre pour l'Angleterre de nombreux avantages politiques, lui fut rendu possible, par ce fait que, jusqu'en 1917, elle ne tenait que le quart à peu près du front français d'où d'importantes masses d'hommes et de matériel de guerre demeuraient disponibles. Nous l'aidâmes de notre mieux dans cette entreprise.

C'est en 1916 que fut signé l'accord franco-anglais, dit Sykes-Picot, destiné à régler notre situation réciproque en Orient. Cet accord prévoyait la reconnaissance d'un Etat Arabe, divisé en deux zones d'influence, l'une soumise à la France et l'autre à l'Angleterre et il mettait dans notre zone le vilayet de Mossoul. Or, comme les parties contractantes se reconnaissaient réciproquement un droit de préemption sur toutes les entreprises de leur zone respective, les pétroles de Mossoul devenaient nôtres.

Ce résultat était trop important pour qu'on ne tentât point de nous le ravir. Aussi, par une lettre du 15 mai 1916, lord Grey, déclara-t-il qu'il ne signerait pas cet accord avant qu'il ne fut bien entendu que toutes les concessions britanniques existantes, les droits de navigation et les droits et privilèges des établissements religieux, scolaires et médicaux anglais seraient bien maintenus dans la zone française. Par lettre du même jour, M. Paul Cambon, fit savoir au Foreign Office que la volonté de son Gouvernement était « de sanctionner dans les régions qui lui seraient attribuées ou relèveraient de son action les diverses concessions britanniques ayant date certaine antérieure à la guerre ». Nous conser-

vions donc Mossoul et toutes les charges pouvant découler de cette occupation, mais nous étions évincés de la propriété de ses pétroles, lesquels revenaient à la Turkish Petroleum, c'est-à-dire à l'Angleterre.

M. Henri Béranger, notre commissaire aux essences, essaya peu après, d'approcher M. Deterding, le président de cette R. D. qui possédait, entre autres richesses, 250/0 de la Turkish Petroleum par sa filiale l'Anglo-Saxon, et il fut, pendant quelque temps, question d'une alliance entre notre pays et le puissant trust, l'un prêtant à l'autre ses moyens d'action. Mais la filiale, pourvue d'abondants capitaux, qu'on espérait voir naître de cette union, ne fut jamais conçue. M. Béranger, ne se décourageant pas, entama des démarches auprès du Gouvernement britannique qui aboutirent à la conclusion, avec Sir Walter Long, de l'accord du 8 avril 1918 dans lequel était étudié un vaste programme de coopération franco-anglaise pour les questions de pétrole. Des avantages réciproques étaient accordés aux nationaux des deux pays dans leurs colonies respectives pour faciliter leurs recherches des terrains pétrolifères. En Roumanie, ils s'engageaient à ne pas conclure d'accord séparé et à se partager par moitié les dépouilles des sociétés ennemies. En Mésopotamie, l'Angleterre acceptait de nous réserver une part de 20 0/0 dans le Turkish Petroleum et déclarait, en outre, ne voir aucun inconvénient à ce que nous entamions des négociations avec le gouvernement local pour lui acheter la moitié de sa part de 10 0/0 dans la même société. Nous promettions, de notre côté, de concéder tous les territoires, faisant partie de ceux mis sous notre mandat, nécessités par la construction de pipelines, de raffineries et de quais d'embarquement. Cet accord qui souleva certaines protestations en Angleterre ne suscita pas d'enthousiasme particulier au quai d'Orsay qui paraît n'avoir mis aucune hâte à le faire ratifier, en dépit des avertissements de M. Paul Cambon. Finalement, la question étant restée en suspens, un nouvel accord fut conclu entre M. H. Béranger et Sir Hamar Greenwood, à la fin de l'année 1918, aux termes duquel la France obtenait dans la Turkish Pétroleum une part de 25 0/0. Nous hésitions, pourtant encore à signer.

Mais, sur ces entrefaites, M. Deschanel ayant été élu Président de la République et M. Clemenceau s'étant retiré, M. Millerand apposa sa griffe au bas de l'accord. Cette fois, ce fut M Lloyd George qui refusa la sienne.

M. Henry Béranger avait d'ailleurs abandonné, à la suite de son chef, le Commissariat Général aux Essences, et nul ne se souciait de recueillir sa lourde succession, pas plus le Ministère de l'Agriculture que celui des Finances. Les Travaux Publics qui consentirent enfin à se dévouer, ne l'acceptèrent que sous bénéfice d'inventaire. Le Commissariat Général, perdant à peu près toute indépendance, devint une simple Direction Générale.

C'est dans ces conditions que fut préparé l'accord de San Remo du 24 avril 1920 qui, dans ses grandes lignes, présente quelque ressemblance avec celui conclu l'année précédente.

En ce qui concerne pourtant, la question essentielle des pétroles de Mésopotamie, nous étions complètement dépouillés car il était convenu qu'au cas seulement où ceux-ci seraient exploités par une société privée, nous aurions droit à la part allemande de 25 0/0, moins 7 1/2 0/0 que nous devions retrocéder au gouvernement local. Au cas, au contraire, où ces gisements seraient exploités par le Gouvernement Britannique lui-même, la France n'avait plus aucun droit dans le capital, ni par conséquent sur la gestion et les bénéfices de l'entreprise, l'Angleterre ne s'engageant plus alors qu'à nous vendre par priorité, mais au prix du marché mondial, 25 0/0 de sa production.

Le texte officiel de cette convention, si entièrement favorable aux intérêts britanniques, ne fut publié que trois mois plus tard, l'Amérique ne cacha pas son mécontentement et adressa des représentations à Londres et à Paris. Ces dernières ne devaient pas être dépourvues d'humour, car, si nous avions aidé, inconsciemment ou non, le Royaume-Uni à évincer l'Amérique des grandes régions pétrolifères du monde, nous n'avions retiré de cette politique aucun avantage personnel. Le secrétaire d'Etat, M. Colby, dans sa note du 20 novembre 1920 à l'Angleterre, faisait ressortir l'émotion de l'opinion publique américaine en s'apercevant de la conspira-

tion ourdie par le Gouvernement anglais, lui-même, pour se saisir de la majeure partie des ressources en huile du globe. Il reconnaissait bien que les Etats-Unis participaient encore pour 70 0/0 à la production mondiale du pétrole, mais leurs puits étaient, théoriquement tout au moins, menacés d'épuisement dans une quinzaine d'années, alors que leurs besoins augmentaient, par contre, tous les jours, l'Amérique consommant, par tête d'habitant, 20 fois plus de pétrole que l'Angleterre. Il constatait en outre, que partout, sauf au Mexique, où les capitaux de son pays contrôlaient encore les 3/4 de la production, dans l'Amérique du centre et du sud, aux Indes, en Egypte, en Russie, en Perse, en Mésopotamie, des sociétés britanniques aussi puissantes et bien équipées que n'importe quelle société américaine, s'étaient installées avant celles-ci.

L'Amérique qui avait eu, et qui possédait encore, le contrôle de l'industrie pétrolifère, se rendant compte que celui-ci était à la veille de lui échapper, se refusait à admettre cette éventualité. Il était donc inévitable que cette question prit un caractère officiel en même temps que national puisque le Gouvernement britannique n'hésitait pas à se constituer lui-même le principal actionnaire de ses sociétés.

Lord Curzon répondit en soulignant le rôle prépondérant que n'avait cessé de jouer l'Amérique dans l'industrie mondiale du pétrole ; la susceptibilité britannique ne s'en trouvait cependant nullement affectée et les capitaux de son pays se gardaient de participer à aucune manœuvre d'éviction vis à-vis des Etats-Unis. Au surplus, les champs d'huile, étaient au premier occupant et les droits anglais actuels en Mésopotamie n'étaient pas usurpés, n'étant autres que ceux, légalement acquis avant la guerre par la Turkish Petroleum. Quant à l'accord de San Remo, il n'avait que la portée d'un arrangement local ayant pour seul but de faire respecter les droits d'un Etat nouveau-né, l'Etat Arabe, qui était encore d'une touchante faiblesse.

En ce qui concernait enfin le traitement de faveur qui avait été consenti à la France sur ce point particulier, il résultait, d'une part, de la renonciation, par son Gouvernement, aux intérêts très anciens qu'elle possédait dans la région de Mos-

soul et d'autre part, de la servitude qu'elle avait accepté d'assumer, de laisser traverser par des pipe-lines les territoires Syriens placés sous son mandat.

Les Etats-Unis ne se déclarèrent, bien entendu, pas satisfaits de ces explications quelque peu ironiques. Vers cette époque, M. Harding, alors sénateur, prononçait à Oklahoma sur cette même question un important discours, où il faisait ressortir que l'Amérique, qui avait longtemps supporté le fardeau de l'alimentation du monde en pétrole au moyen de ses ressources nationales, allait se trouver dans l'obligation de recourir elle-même à d'autres continents pour satisfaire ses propres besoins à cause de l'état d'épuisement relatif de ses gisements. Or, d'autres pays l'avaient devancée dans la recherche du précieux produit et il s'indignait qu'au moment même où l'administration de son pays « faisait tous ses efforts pour imposer au monde entier ses propres et exclusifs principes d'altruisme, les autres gouvernements n'hésitassent pas à s'engager dans une véritable lutte pour la conquête des sources de pétrole ».

L'ancien secrétaire d'Etat à l'intérieur, M. Franklin Lane s'écriait, lui aussi, avec véhémence : « Est-il admissible que l'Angleterre, non point les capitalistes britanniques, mais le Gouvernement de la Grande-Bretagne, c'est-à-dire une entité politique s'empare du marché et en écarte le reste du monde ?... Si les Etats, eux-mêmes, représentés par leur Gouvernement, se mêlent à la concurrence économique et se transforment en maisons de commerces ou en entreprises industrielles, il n'y a plus à espérer, aucun apaisement de conflits qui ne cesseront de renaître du fait des rivalités commerciales. »

La thèse que l'Amérique, abandonnant le domaine des généralités, défend officiellement sur ce point, à l'heure actuelle, paraît être à peu près celle-ci : la concession des gisements pétrolifères de Mossoul qui étaient la propriété personnelle, en dehors de tout statut politique, du sultan Abdul-Hamid, a été achetée aux héritiers de celui-ci par une société américaine, le major Bennett, ancien officier anglais de l'In-

telligence Office Britannique, à Constantinople, ayant servi d'intermédiaire entre les parties.

L'Angleterre soutient, de son côté, que la Révolution Turque de 1908 a transféré, de la liste civile du sultan au Ministère des Finances, l'octroi des concessions des gisements pétrolifères dans les vilayets de Bagdad et de Mossoul. C'est en se basant sur ce fait que le 28 juin 1914, le Gouvernement turc informait l'ambassade britannique dans sa capitale des concessions accordées à la Turkish Petroleum.

Les deux adversaires restent donc sur leurs positions, à la plus grande satisfaction des Turcs, qui ont tout mis en œuvre pour obtenir la révision de l'accord de San Remo, M. Child, ambassadeur des Etats-Unis, à Rome, et leur observateur à Lausanne, y manœuvra très habilement pour neutraliser les prétentions anglaises quant aux pétroles du proche Orient.

La note Colby, accompagnée des démarches de l'ambassadeur Hugues Wallace auprès de notre Gouvernement, devait être suivie d'autres interventions diplomatiques de la part des Etats-Unis, telle que la note de M. Hugues au Gouvernement Hollandais au sujet des gisements de Djambi aux Indes Néerlandaises. On a encore présent à l'esprit les principales phases de la contestation qui s'était élevée entre la R. D. et la S. O. au sujet de l'attribution de ces riches gisements couvrant 4 millions d'acres. Le trust anglo-hollandais ayant remporté, dès l'abord, un réel avantage, le Secrétaire d'Etat américain aux Affaires Etrangères, n'hésita pas à prier en termes énergiques le Gouvernement néerlandais de vouloir bien appliquer dans ses colonies, un traitement identique à toutes les sociétés étrangères quelle qu'en peut être la nationalité.

En France Les deux grands trusts enfin se sont âprement disputés notre propre marché. Avant d'exposer, dans leurs grandes lignes, les efforts qu'ils ont tentés pour nous conquérir, il importe de situer ceux-ci dans leur cadre, en rappelant brièvement notre situation nationale sous le rapport du pétrole. Quelle figure fait notre impérialisme à côté

du puissant diptyque dont la Standard Oil et la Royal Dutch occupent les volets ?

Quelques maisons, trois à l'origine, puis dix, étroitement groupées en un cartel, et à l'abri des tarifs douaniers établis par la loi du 4 juin 1864, aggravés en 1871 et en 1873, exercent seules en France, le commerce du pétrole. Elles dépendaient absolument de la S. O. dont elles n'étaient, somme toute, que les agents sur notre territoire. Les droits de douane frappant lourdement le produit raffiné, notre cartel introduisait en France du pétrole soi-disant brut, mais qui n'était autre, en définitive, qu'un mélange spécial n'ayant besoin de subir, pour pouvoir être utilisé, aucun raffinage. Soumis à une simple distillation, par l'opération dite de « crackingnage », ses parties lourdes se séparaient sans peine des parties volatiles pour le grand profit des importateurs.

Mais lorsqu'en 1903, une taxe de 1 fr. 25 dut être appliquée sur chaque quintal de pétrole raffiné, ceux-ci trouvèrent plus pratique de renoncer même à un simulacre de raffinage et se pourvurent directement de pétrole raffiné auprès de la S. O.

Ces maisons constituées au capital, pour leur ensemble, de 100 millions de francs et assurées de bénéfices considérables qui représentaient annuellement la moitié à peu près de ce capital, ne profitèrent pas de la situation privilégiée qui leur était ménagée, aux dépens du public, pour tenter aucun effort sérieux en vue de rechercher et de s'approprier des gisements pétrolifères susceptibles d'être exploités au plus grand profit de notre indépendance nationale, ni même pour essayer d'accroître et de moderniser leur médiocre matériel.

Tant et si bien qu'au début de la guerre, nous ne possédions aucun centre de production d'huile et que des 14 petits bateaux-citernes, de 3 à 6.000 tonnes jaugeant ensemble 60.000 tonnes nous appartenant, 3 seulement naviguaient sous pavillon français.

Le Consortium des pétroles Sans vouloir entrer dans le détail de cette politique qui fut, à maintes reprises, très sévèrement critiquée, nous nous contenterons de constater qu'en 1917, le cartel de nos pétroliers dut se déclarer dans l'incapacité d'assurer plus longtemps le maintien de notre stock d'approvisionnements à un niveau convenable. La consommation du pays s'était accrue, en effet, dans de telles proportions que l'Etat, payant, d'autre part, irrégulièrement ses achats, il devenait nécessaire d'obtenir des fournisseurs américains des crédits à long terme et de mettre en action des capitaux sensiblement plus importants que ceux utilisés jusqu'alors.

Devant l'insuffisance du cartel, une organisation différente fut prévue. L'Etat se réservait, désormais, le monopole d'achat et d'importation du pétrole. Il le cédait à un organisme nouveau, le Consortium des Pétroles, chargé de la distribution de ce produit, Société anonyme au capital de 30 millions, dont la moitié versée, souscrit par nos dix commerçants et productif d'un intérêt fixe de 6 0/0. Ce consortium, enfin, ayant remboursé à l'Etat le coût, le fret et l'assurance de l'huile qui lui avait été livrée, la cédait, à son tour, à des prix déterminés par le ministre du Commerce et du Ravitaillement aux dix membres du cartel qui la vendaient alors librement au public.

Des consortiums analogues fonctionnèrent pour les blés et pour les charbons. Mais, ces organismes qui avaient rendu de grands services pendant la période critique de la guerre, étaient appelés à disparaître une fois la paix conclue. Dès le mois de novembre 1918, les Américains demandèrent la dissolution de la Conférence Internationale du Pétrole, nos grands fournisseurs ayant hâte de reprendre leur entière liberté. Au début de 1919, M. Henry Béranger tenta bien de la ressusciter sous la forme d'une Société Internationale des Pétroles dont le capital aurait été entre les mains des seuls alliés. Mais ses efforts dans ce sens, demeurèrent infructueux.

Attitude de la S. O. Sur ces entrefaites, la S. O., mécontente de l'attitude du Gouvernement français qui avait émis la prétention de réserver à l'Etat le monopole d'importation des pétroles raffinés alors que le grand trust eut voulu, au contraire, traiter concurremment avec les importateurs privés et le Gouvernement, mis sur un pied de parfaite égalité, la S. O. entama vis-à-vis de nous une politique destinée à nous amener à résipiscence.

Ces procédés ne nous furent pas, il est vrai, exclusivement réservés. L'Italie et la Roumanie ayant suivi notre exemple, à cet égard, furent l'objet de manœuvres du même ordre. N'allait-on pas jusqu'à menacer la Roumanie d'exiger, en cas de résistance à ses volontés, l'interruption de ses importations de vivres, le remboursement de ses créances, et à acheter, pour mettre dans l'embarras le Gouvernement récalcitrant, tous les stocks de pétrole disponibles de son pays?

En ce qui nous concerne, la S. O. s'efforça d'abord, de nous priver des navires-citernes allemands que nous comptions nous faire attribuer. La Convention de Bruxelles, en effet, du 4 mars 1919, avait bien exempté ceux-ci de prise. Mais l'amirauté anglaise, n'ayant pas su empêcher les Allemands de couler leur flotte à Scapa-Flow, le Conseil suprême annula, en août 1919, la Convention de Bruxelles, à titre de réparation au profit des alliés lésés. En septembre 1919, l'Allied Maritime Transport Executive décida que les 14 navires-citernes allemands mouillant à Hambourg seraient répartis entre la France, l'Italie et la Belgique. Cette décision fut confirmée le même mois par le Conseil Suprême Economique et par le Conseil Suprême tout court, lui-même. C'est alors, qu'intervint la S. O. Sur sa demande, le Gouvernement américain, par l'intermédiaire de son délégué, M. Polk, exposa que la Deutsche Americanische Petroleum, société à laquelle appartenaient ces tankers, était une filiale de la S. O. à laquelle ces navires devaient être par conséquent rendus. Ce point de vue ne fut admis que pour cinq d'entre eux. Après de longues discussions, de multiples échanges de notes, relatifs à l'attribution des neuf autres navires, le trust l'emporta

sur la France qui reçut un seul tankèr, les autres étant attribués « provisoirement », aux Etats-Unis.

Ajoutons que, dans le même temps, la S. O. s'emparait pratiquement du marché allemand par l'intermédiaire de cette filiale à laquelle elle venait de rendre un signalé service, en concluant avec le Gouvernement du Reich, un accord pour une durée de dix ans, aux termes duquel elle devait importer 74 0/0 du pétrole lampant, et 60 0/0 des essences nécessaires à la consommation de celui-ci.

Le trust américain ne se contenta pas du succès ainsi remporté sur nous ; il nous refusa tout crédit au moment même où nos finances se trouvaient dans une situation difficile et où notre franc commençait à se déprécier.

Son attitude fut à ce point incorrecte que notre Commissaire général aux Essences dut, à la fin de novembre 1919, donner ordre à la Mission française en Amérique de cesser toute transaction avec lui.

C'est alors que se dessina un rapprochement avec la R. D. qui profita de cette circonstance pour nous ouvrir un crédit, au taux de 6 0/0 de £ : 2 millions, porté au début de 1920 à £ : 3 millions.

La situation était encore à peu près inchangée, lorsque M. Bedford, président de la S. O. vint nous visiter pour essayer de reprendre fermement en main ce marché français que l'intransigeance de son Conseil d'Administration avait failli lui faire perdre tout à fait. C'est dans ce but que fut fondée, avec l'appui de la Banque de Paris et des Pays-Bas, qui fournit 31 0/0 de son capital, la fameuse S. O. Franco-Américaine, dont le président ne fut rien moins que M. Cambon, président de la Conférence des Ambassadeurs. Cette politique était habile puisque, quelle que put être la solution adoptée en définitive, par le Gouvernement français, monopole d'Etat ou libre concurrence, la S. O. ne manquerait pas d'en tirer, par l'intermédiaire de sa nouvelle créature, tous les avantages désirables. Précisons, d'ailleurs, que plusieurs filiales du trust américain, en dehors de nos raffineurs-entreponeurs, ses agents, existaient déjà en France, parmi lesquelles

les plus importantes, étaient le Vacuum Oil, l'Atlantic Refining et la Bedford Petroleum.

*Réaction des groupes
anglo-hollandais*

Les groupes anglo-hollandais contre-attaquèrent vigoureusement en réponse à l'offensive américaine. Appuyée par la Banque de l'Union parisienne, la R. D. créa une R. D. franco-anglaise et l'Anglo-Persian Oil, une A. P. Oil franco-anglaise.

Sir Basil Zaharof, le richissime créateur de la Banque de la Seine et de la Navale de l'Ouest, constituait, de son côté, la Société Générale des Huiles de Pétrole.

Tous ces marchands étrangers convoitaient donc ardemment notre clientèle, mais n'admettent pas que nous tentions de nous libérer de leur tutelle, car, si nous avons placé dans leurs sociétés des sommes considérables, nous n'avons réussi à nous réserver aucune part dans la direction de celles-ci.

Il est juste de reconnaître que nous avons tenté un gros effort pour contrôler une partie des richesses pétrolifères roumaines, galiciennes et polonaises. Nous avons même conclu, dans ce but, le 6 février 1922, avec la Pologne, un accord faisant bénéficier les sociétés de pétrole purement françaises existant dans ce pays, d'avantages particuliers. Il n'en reste pas moins que ces diverses ressources sont tout à fait insuffisantes à assurer notre ravitaillement et que les régions qui les produisent seraient d'ailleurs séparées de nous, en cas de conflit, par de puissants Etats dont les intérêts sont, pour l'instant du moins, en opposition absolue avec les nôtres. Or, comme l'écrivait récemment, dans *la Revue des Sciences Politiques*, le lieutenant-colonel breveté Gemeau : « La question du carburant primera dans la prochaine guerre, celles qui étaient jusqu'ici considérées comme primordiales, par exemple, la fabrication d'engins ou de munitions, les ressources en hommes, etc... Les armées mécanisées de demain seront frappées de paralysie si elles manquent d'essence... La pénurie en carburant sera plus redoutable que toute autre, car, en suspendant tout mouvement, elle suffira à interdire toute manœuvre et à déchaîner toutes les disettes. »

Pouvons-nous consentir à ce que notre existence elle-même se trouve ainsi abandonnée aux mains des deux grandes nations qui contrôlent, par l'intermédiaire de leurs trusts, la production et la répartition du pétrole dans le monde entier ? Aucun Français ne l'admettra.

Notre effort Les leçons de la guerre au cours de laquelle nous avons pu mesurer à maintes reprises, le danger mortel où nous avait mis notre imprévoyance ne paraissent pas, sous ce rapport, avoir été entièrement perdues. Au mois d'octobre 1924, lors du lancement du navire pétrolier, *Monique*, M. Pineau, directeur général des essences et pétroles faisait remarquer que nous avions alors en service 60.000 t. citernes de port en lourd, que 90.000 tonnes étaient en construction dans les chantiers français et 60 000 à l'étranger. Ces résultats sont bien modestes encore, si l'on songe que, pendant le seul troisième trimestre de 1920, les Etats-Unis ont construit 79 navires-citernes, jaugeant 543.300 tonnes. Mais, c'est un début et nous venons de si loin que ce premier effort ne doit pas nous paraître méprisable.

En même temps, d'ailleurs, que nous tentions d'échapper aux exigences des transporteurs de pétrole (le prix du fret représente pour nous un peu moins de la moitié du prix de vente de ce produit), nous nous efforçons de faire cesser l'état de dépendance absolue dans lequel nous nous trouvions vis-à-vis des producteurs étrangers. Nous envisagions dans ce but, d'une part, pour encourager les travaux de prospection, des transformations de notre législation de 1840, qui n'accorde pas à l'inventeur d'une source des sécurités suffisantes à lui garantir le profit de sa découverte. D'autre part, les pétroles d'Alsace nous ayant fait retour, des cours spéciaux étaient créés à Pechelbronn, sous le contrôle de l'Université de Strasbourg, pour former des techniciens. Enfin et surtout, nous étudions les moyens de remplacer le pétrole par l'alcool et envisagions, à cet effet, la culture intensive des plantes qui pourraient nous fournir par distillation le produit de remplacement souhaité. Des expériences extrêmement encourageantes ont déjà été faites avec des mélanges

de benzol et d'alcool. Cet alcool présente, il est vrai, le triple inconvénient de ne pas exister en quantité suffisante à l'heure actuelle, de coûter plus cher que l'essence, et de posséder un pouvoir calorifique moindre. Mais, M. Henry Béranger, dont on sait la compétence en ces matières, écrivait, il y a peu de temps : « La politique à longue vue destinée à doter la France d'un carburant national territorial se réalisera par la carbonisation de la houille et de ses parents pauvres (lignite et tourbes) et par la production intense d'alcool. On s'est ému de cet acte de sauvages qui consiste à brûler la houille crue et à lancer ainsi au firmament, en fumées noirâtres et malsaines, des millions de tonnes de sous-produits liquides combustibles. La France déficitaire en charbon, ne peut pas laisser se perpétuer ce crime de lèse-nation. Le four à coke, le four à carbonisation, doivent absorber la plus grande partie de la production française en charbon et en lignite. En attendant, le débenzolage va être rendu obligatoire pour les usines à gaz. La France a une vocation alcoolière indiscutable et tant que la chaleur solaire, permettra à la fonction chlorophyllienne de s'exercer, nous sommes assurés d'avoir, par l'alcool, un combustible liquide national. La France peut d'ici un quart de siècle, trouver sur son sol, par la carbonisation et par l'alcool, les 6 millions d'hectolitres de carburant qu'elle achète annuellement à l'étranger. » Espérons avec M. Béranger que, la question étant ainsi clairement posée, les pouvoirs publics sauront aider l'initiative privée à la résoudre au mieux de notre dignité et de notre sécurité.

Nous n'en devons pas moins reconnaître que pour le moment, et pour bien des années encore, sans doute, nous dépendrons de l'immense trust anglo-saxon, qui assure, dans le monde entier, l'extraction du pétrole et l'exploitation de toutes les industries ayant pour but le traitement de ce produit.

*L'avenir
de la concurrence
anglo-américaine*

Certes, la rivalité demeure acharnée entre consortiums anglais et américains, qui n'hésitent devant aucun moyen pour tenter de s'évincer réciproquement des centres de production et des marchés. De

même que la Grande-Bretagne reprochait aux Etats-Unis de lui disputer l'empire des mers et tentait de lui prouver qu'une grande marine marchande ne lui était nullement nécessaire et que son intérêt bien entendu était de respecter, sur ce point, ses droits acquis, à elle, de même l'Amérique s'indigne de la hâte indécente que met l'Angleterre à tenter de lui arracher la suprématie qu'elle avait coutume d'exercer dans le domaine du pétrole, et fait valoir dans ce sens, ses besoins croissants en huile, alors que ses gisements nationaux sont menacés d'épuisement. Les experts de son Service Géologique estiment, en effet, que ses réserves en pétrole, au contraire de celles en charbon, en fer et en cuivre, qui sont, elles, pratiquement inépuisables ne dépassent pas 9.150 millions de barils dont 5 milliards actuellement certains et le reliquat pouvant être ultérieurement découvert. Or, la production annuelle de ses puits étant de 500 millions de barils environ et sa consommation supérieure à ce chiffre, on peut admettre que ceux-ci se trouveront épuisés dans une vingtaine d'années.

Le Dr Mac Kee, professeur de chimie à l'Université de Colombie, a déclaré, de son côté, que la production du pétrole aux Etats-Unis avait, sans doute, atteint son point culminant, et qu'il ne fallait pas s'attendre à trouver dans le pays d'importants gisements inconnus. Aussi a-t-il préconisé l'extraction de l'huile des terrains schisteux qui abondent, notamment dans le Colorado, l'Utah et le Wyoming et dont le rendement serait, selon ses prévisions, de 20 à 80 gallons par tonne de roche traitée. La marine américaine s'est déjà assurée la possession d'un grand nombre de ces gisements.

L'Angleterre répond à cela qu'elle consomme elle-même autant de pétrole que quiconque, en ayant brûlé 6 millions de tonnes en 1920, avec une production propre de 2 millions de tonnes seulement. L'Amérique n'est-elle pas, d'ailleurs, mal venue à se plaindre de son sort, qui extrait, de son propre sol, plus des 2/3 du pétrole produit dans le monde entier, alors que les Iles Britanniques, en dépit de quelques forages assez fructueux pratiqués dans le Derbyshire et sur quelques points de l'Ecosse, où l'on travaille en outre des

schistes bitumeux donnant de 20 à 22 gallons de pétrole par tonne de roche distillée, doit se préoccuper de rechercher à l'extérieur un produit indispensable à son existence ?

Les puits américains sont-ils, d'ailleurs, aussi près de se tarir qu'on veut bien le proclamer ? C'est, sans doute, l'avis du Geological Survey selon lequel les Etats-Unis épuisent leurs réserves d'huile dix-huit fois plus vite que le reste du monde. Mais M. O'Donnell, président de l'Ohio Oil et de l'American Petroleum Institute ne partage pas cette opinion et n'a pas hésité à railler ces experts « à longue portée » qui se sont « grossièrement trompés » en prédisant l'épuisement des richesses pétrolifères américaines et mondiales.

Et puis, quand bien même ceux-ci seraient dans le vrai, le pessimiste Dr Mac Kee n'estime-t-il pas, lui-même, que les seuls dépôts de schistes de Green River dans le Colorado pourront fournir 64 milliards de barils de pétrole, soit huit fois la production totale des Etats-Unis, depuis 1859, date à laquelle le colonel Drake y effectua le premier forage ? La Grande-Bretagne, enfin, n'a pas cessé de pratiquer, en matière de pétrole, la politique de la porte ouverte. C'est Sir John Cadman, lui-même, ancien président du Comité interrallié du pétrole qui l'a affirmé. Ainsi son gouvernement ne contrôle pas la R. D. Shell comme l'ont publié de méchants écrivains. Il possède, il est vrai, une importante participation dans l'Anglo-Persian Oil Cy, mais les deux administrateurs qui le représentent dans le Conseil de cette Société n'ont pas de pouvoirs sur sa direction commerciale.

En dépit de ces débats, de ces manœuvres, de cette lutte acharnée pour la suprématie, ces immenses coalitions d'intérêt en raison même de leur puissance ne seraient peut-être pas éloignées d'essayer de s'entendre afin de fixer tout au moins le cours de vente de ce produit pour la possession duquel elles bataillent avec tant d'âpreté. Sir John Cadman, l'habile conseil de l'A. P. O. a fait au début de 1922, un voyage très remarqué en Amérique pour porter aux trusts rivaux, de l'autre côté de l'Océan, la bonne parole d'une entente cordiale et qui sait, peut-être même d'une paix du pétrole. C'est alors qu'il entama les négociations qui aboutirent en mars 1922 à la

conclusion d'un accord entre la S. O. et l'Anglo-Persian, accord qui s'est traduit par la création d'une filiale commune destinée à exploiter les importantes concessions cédées aux deux trusts par le gouvernement Persan dans le nord de son pays. Celui-ci reçut immédiatement de Washington, à titre d'acompte, à valoir sur les redevances futures, une somme de £ : 200.000, sans parler d'un envoi de conseillers financiers américains.

La R. D. suivra-t-elle l'exemple de l'Anglo-Persian ? Elle n'y semble pas encore décidée. M. Deterding paraît peu enclin à conclure une paix immédiate et vers la fin de l'année 1922, M. Colijn, qui, bien qu'ancien ministre de la guerre des Pays-Bas, représentait, dans le Conseil de la R. D. la tendance pacifiste, s'est retiré de celui-ci. C'est lui qui, paraît-il, au lendemain de l'armistice, avait pu éviter que n'éclatât une guerre économique entre les deux trusts rivaux. Celle-ci est-elle inévitable ? La R. D. vient de marquer des points dans la région de Djambi, tandis que la S. O. s'emparait, en dépit des efforts de la Shell, de l'Union Oil of California et suscitait, d'autre part, à la Royal, de gros ennuis en Pologne, par la conclusion d'un accord avec le groupe Nobel Frères. C'est à ce propos que M. Deterding déclarait, au cours d'un entretien, accordé à un journaliste hollandais, que les relations de son groupe avec la S. O. n'étaient « rien moins qu'amicales », et reprochait, notamment, au trust concurrent d'aller jusqu'à déchaîner contre la politique de sa rivale, des réclamations de soi-disant actionnaires mécontents.

L'Amérique, en tout cas, semble décidée à obtenir pleine satisfaction aussi bien dans le proche Orient qu'aux Indes Néerlandaises. De graves menaces sont suspendues sur la tête de M. Deterding, comme sur celles des membres de l'Amirauté anglaise s'ils persistent dans leur politique actuelle. Le Général Leasing Act de 1920 par exemple, exige que les sociétés de pétrole exploitant des gisements américains n'aient pas d'actionnaires étrangers et les feuilles financières nous ont récemment appris que le Département de l'Intérieur américain avait refusé à la Roxana Petroleum, filiale de la Shell Union, l'autorisation d'entreprendre des

forages dans les terrains pétrolifères habités par la tribu indienne Creek dans l'Oklahoma, cette compagnie, bien qu'enregistrée sous le régime de la loi américaine étant contrôlée en fait par un groupe anglo-hollandais qui détient 65 0/0 de son capital.

Il semble donc que l'Angleterre devra se résigner à céder si elle ne veut pas perdre ses riches terrains pétrolifères d'Amérique — sans parler d'éventualités plus graves toujours possibles.

Vu : le Président de la thèse,
C. PERREAU

Vu, le Doyen
H. BERTHÉLEMY

Vu et permis d'imprimer,
Le Recteur de l'Académie de Paris
P. APPELL

APPENDICE

1. Hamburg. Amerika. Packetfahrt. Aktien. Gesellschaft.

2. Peninsular and Oriental.

3. Les statistiques relatives à la marine marchande sont assez difficiles à interpréter. Les unes tiennent compte de la totalité des navires d'un pays, les autres de ceux seulement jaugeant plus de 500 ou de 1.000 tonnes ; certaines, du seul tonnage consacré au commerce international, d'autres du tonnage global, c'est à-dire de celui aussi affecté au cabotage ou, pour les Etats-Unis, à la navigation sur les grands lacs ; enfin, les unes sont établies en tonnes nettes, les autres en tonnes brutes, d'autres encore en tonnes dead weight.

Il importe donc de préciser :

Que le tonnage dw. exprime le poids maximum que transporte un cargo lorsqu'il est chargé jusqu'à sa ligne de flottaison.

Que le tonnage brut exprime, en unités de cent pieds cubiques la capacité tout entière du navire, y compris les espaces occupés par les diverses installations du bord, telles que cabines et machines.

Que le tonnage net exprime en unités de cent pieds cubiques, la capacité de transport du navire, sous déduction de tous les espaces occupés par les machines, soutes, etc...

A titre d'indication, 5 tonnes nettes valent environ 8 tonnes brutes

4. Tonnage brut possédé au 1^{er} janvier 1923 par les dix plus grandes Compagnies françaises de navigation :

	Tonneaux
Compagnie Générale Transatlantique.....	506.578,57
Compagnie des Messageries Maritimes..... 128.152,17	
Services contractuels des Messageries Mari- times	<u>222.129,10</u>
Compagnie des Chargeurs Réunis.....	330.281,27
Société générale de Transports Maritimes à Vapeur.....	295.858,61
Compagnie Havraise Péninsulaire de Navigation à vapeur..	98.802,99
Société Les Affréteurs Réunis.....	84.375,52
Société Générale d'Armement.....	84.268,50
Compagnie de Navigation sud-atlantique.....	84.180,63
Compagnie française de Navigation à Vapeur (Cyp. Fabre)..	81.945,55
Compagnie française d'Armement et d'Importation de nitrate de soude	80.114,18
	79.447,54

Ce mouvement de concentration — véritable nécessité de notre temps — s'est manifesté, en France, comme dans tous les pays du

monde. La Compagnie générale Transatlantique, par exemple, aux destinées de laquelle préside M. J. Dal Piaz, et qui est, de loin, la plus grosse entreprise française d'armement, contrôle plus ou moins, outre sa propre flotte, de plus de 500.000 tonneaux, celles d'un certain nombre d'autres sociétés de transports maritimes telle la Compagnie Française de Navigation à Vapeur (Cyprien Fabre), la Compagnie de Navigation Mixte, la Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur, etc...

5. Il est intéressant de noter que le 30 mars 1922, le mark valait à Paris 0,037/16, (pair 1.235) et le florin 4,195 (pair 2.084).

6. Deutsche. Allgemeine. Zeitung, 26 juillet 1921.

7. L'organisation nationale représentant les intérêts des armateurs américains et jouant en somme, chez nos ex-associés, le rôle que remplit chez nous le Comité central des armateurs de France, a été créée en 1906 par un certain nombre de compagnies de cabotage, sous le nom de American Steamship Association. L'association a pris une importance considérable pendant la guerre, correspondant au prodigieux accroissement de la marine marchande américaine et a dû, en septembre 1919, modifier complètement son organisation. Elle a, alors pris le nom de « American Steamship Owners' Association ». Son comité exécutif est composé de 25 membres.

En avril 1920, les membres de l'Association contrôlaient un tonnage total de 6 à 7 millions de tonnes brutes, y compris les navires en gérance.

8. La livre sterling qui valait, à New-York, en janvier 1921, \$ 3,68 y coûtait, en mars 1923, \$ 4,70, le pair étant de 4,86.

9. On ne peut passer sous silence la protection occulte que l'Amérique dispense à sa marine marchande, par l'intermédiaire de ses consuls et agents consulaires.

Plusieurs circulaires confidentielles adressées à ceux-ci, et dont les spécialistes des questions d'émigration n'ignorent rien, contiennent, paraît-il, à cet égard, de bien curieuses instructions.

Des problèmes délicats y sont envisagés, qu'il s'agisse des difficultés à soulever pour différer ou refuser le visa d'un passeport à un passager empruntant une ligne non américaine, ou des moyens à employer pour accaparer, coûte que coûte, la clientèle israélite qui représente 48 0/0 du nombre total des émigrants se rendant aux Etats-Unis.

L'attention des exécutants est attirée sur ce fait qu'il importe d'opérer très discrètement pour éviter que ne surgissent des incidents analogues à ceux survenus en Angleterre, à Newcastle, le gouvernement américain ne pouvant couvrir officiellement des irrégularités susceptibles de donner naissance à des incidents diplomatiques.

10 Le prix moyen du charbon payé en Angleterre, par une compagnie française de navigation, a passé, dans les trois premiers mois de 1923, de 27 s. à 39 s. la tonne. Il a pu redevenir avantageux, dans les conditions, de reprendre en partie les achats de houille en Amérique.

BIBLIOGRAPHIE

Bankers' Trust Publications : America's Merchant Marine.

DAY (Edmond E.). — The American Merchant Fleet (The quaterly Journal of Economics).

DE LAUNAY. — Le pétrole.

ENGERAND (Fernand). — La politique internationale du pétrole.

GERMAIN MARTIN. — Les Réparations.

GUYOT (Ed) — L'Angleterre (Sa politique intérieure).

LE PAGE (Louis). — L'impérialisme du pétrole.

L'ESPAGNOL DE LA TRAMERYE. — La lutte mondiale pour le pétrole.

MAURETTE (Fernand). — Les grands marchés de matières premières.

Circulaires du Comité des Armateurs de France.

Journal de la Marine marchande.

Times History of the War.

The Yacht.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction	5
II. — LA MARINE MARCHANDE ANGLAISE	17
Historique. — Protectionnisme et libre échangeisme. — Encouragements à la marine marchande. — La marine marchande à la veille de la guerre. — Les constructions navales. — La marine marchande et la guerre. — Les trois Comités de novembre 1915. — Le Shipping Control Committee de janvier 1916. — Le Shipping Controller. — L'Allemagne contre l'armement allié. — Cartels d'armement. — Aggravation de la réquisition. — Augmentation de la production de tonnage et diminution des importations. — L'œuvre de Sir Joseph Maclay. — Recrudescence du mouvement protectionniste. — Accélération du mouvement de concentration dans les entreprises d'armement. — Situation de la France.	17
III. — MARINE MARCHANDE AMÉRICAINE.	46
Historique. — Trust de l'Océan. — Situation à la veille de la guerre. — Ship Register Act du 18 août 1914. — Shipping Act du 7 septembre 1916. — Loi de Finances du 15 juin 1917. — Résolution du 12 mai 1917. — Autres mesures. — L'exploitation du Board. — L'industrie des constructions navales. — L'effort américain se poursuit après la Victoire. — Les premiers symptômes de la crise économique. — La politique de l'Armement privé : les ententes avec les Compagnies allemandes de navigation. — La politique du Shipping Board. — Le Merchant Marine Act ou Jones Act. — De quelques inconvénients du Jones Act. — On l'attaque. — Le Shipping Board recule. — L'Amérique a-t-elle absolument besoin d'une Marine marchande ? — Attitude de M. Harding. — L'échec du Subsidy Bill.	46
IV. — L'ARMEMENT ANGLO-SAXON ET LA CRISE ÉCONOMIQUE MONDIALE	87
V. — LA HOUILLE.	97
Généralités. — Production et pays producteurs. — Europe. — Angleterre. — Etats-Unis. — Industrie du charbon pendant la guerre. — La grève de trois semaines de 1920 en Angleterre. — L'effort américain. — La crise économique du Royaume-Uni en 1921. — La grande grève anglaise de trois mois. — La concurrence étrangère. — L'année 1922. — Situation de la France. — Le redressement de la situation anglaise. — L'avenir de la concurrence entre houillères anglo-américaines.	97
VI. — LE PÉTROLE.	119
Généralités. — Recherche et extraction. — Utilité du pétrole. — De quelques inconvénients. — Principaux pays producteurs. — Standard Oil. — Royal Dutch-Shell. — La British Controlled Oil Fields. — L'Anglo-Persian Oil. — La guerre entre les Trusts. — Au Mexique. — Dans l'Amérique du sud. — En Asie. — En France : le Consortium des Pétroles. — Attitude de la Standard Oil. — Réaction des groupes anglo-hollandais. — Notre effort. — L'avenir de la concurrence anglo-américaine.	119

